This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

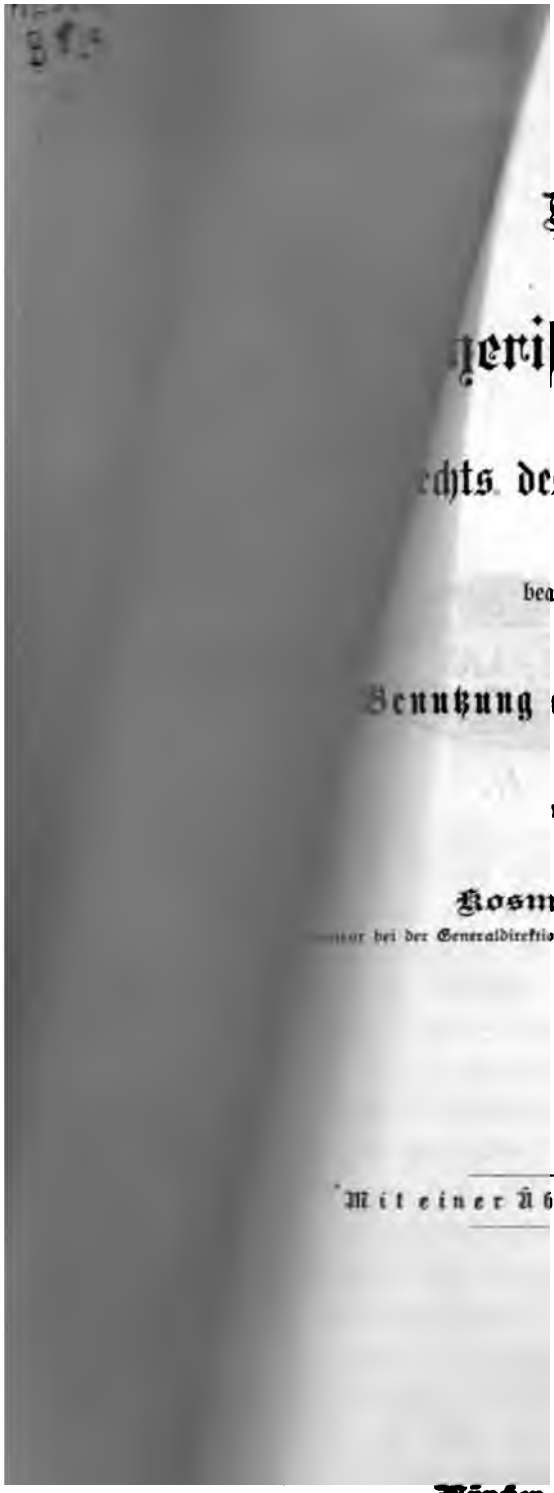
Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

Der Bau
der
bayerischen Eisenbahnen
rechts des Rheines
von
Kosmas Lutz.

LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior Univers
by Timothy Hopkins.



Der

...yerischen Eisenbahnen

...chts des Rheines,

bearbeitet

unter Benutzung amtlicher Quellen

von

Kosmas Lutz,

...ar bei der Generaldirektion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten.

Mit einer Übersichtskarte.

München und Leipzig.

Druck und Verlag von R. Oldenbourg.

1892.

Der Bau der bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheines,

bearbeitet

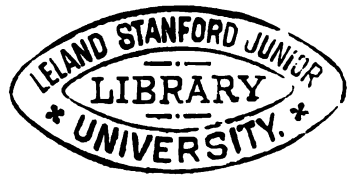
mit Benutzung amtlicher Quellen

von

Kosmas Lutz,
Betriebsingenieur bei der Generaldirektion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten.

Mit einer Übersichtskarte.

München und **Leipzig.**
Druck und Verlag von R. Oldenbourg.
1883.



H 415

Vorrede.

Vor wenigen Jahren erschien in Stuttgart ein kleines Werk von Dr. Oskar Fraas unter dem Titel: „Württembergs Eisenbahnen", in dessen Vorwort der Verfasser seine Veröffentlichung über den Bau dieser Bahnen damit motiviert, daß derselbe im Jahre 1880 zu einem gewissen Abschluß gekommen und es daher an der Zeit sei, einen Rückblick auf die geleistete Arbeit zu werfen, und zwar um so mehr, als schon die Hälfte derer, die einst bei Erstellung der Eisenbahnen thätig waren, nicht mehr unter den Lebenden weile und mit diesen Männern eine Summe der wertvollsten Erfahrungen und kostbarsten Erinnerungen unwiderbringlich verloren gegangen sei.

Auch in Bayern bestanden damals und bis jetzt ähnliche Verhältnisse, indem in den Jahren 1880/81 der Eisenbahnbau insoferne in ein neues Stadium trat, als die Hauptbahnen mehr zurück, dagegen die Erstellung von Sekundärbahnen in den Vordergrund zu stehen kam.

Es erschien daher auch hier ein Rückblick auf die mehr als vierzigjährige Bauperiode angezeigt, wenn nicht vieles Wissenswerte ganz in Vergessenheit kommen sollte, und veranlaßte dies den damaligen bayerischen Eisenbahnbaudirektor Herrn A. v. Röckl, sich an den Unterzeichneten mit dem Ansinnen zu wenden, ein dem oben genannten ähnliches Werk bezüglich der bayerischen Bahnen zu bearbeiten.

Obwohl der Verfasser die große Schwierigkeit erkannte, welche hauptsächlich in dem langen, seit Beginn des Bahnbaues verflossenen Zeitraume und der dadurch notwendig bedingten Unzulänglichkeit der

älteren Quellen lag, so unterzog er sich dennoch der angesonnenen Arbeit in der Überzeugung, daß diese Schwierigkeit mit jedem Jahre weiteren Zögerns sich noch vergrößern würde und die Schrift selbst, wenn auch mit unvermeidlichen Mängeln behaftet, von hohem Interesse für weitere Kreise, insbesondere aber für diejenigen sein würde, welche ihre Kräfte dem Eisenbahnbaue gewidmet haben.

Hiernach entstand das vorliegende Werk, dessen einzelne Teile aus dem folgenden Inhaltsverzeichnisse ersehen werden wollen, und in welchem die Pfälzer Bahnen keine Aufnahme fanden, nachdem ein Oberbeamter der Direktion dieser Bahnen die selbständige Bearbeitung derselben in Aussicht genommen hatte.

Außer den amtlichen Akten, deren Einsicht das hohe kgl. Staatsministerium gnädigst genehmigte, wurden noch folgende Quellen benutzt:

1. Scharrer Johannes. Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft. Nürnberg 1836.
2. v. Reden Frhr. Friedrich Wilhelm. Die Eisenbahnen Deutschlands. Berlin, Posen, Bromberg 1843/47.
3. Bauernfeind Karl Max. Beschreibung der kgl. bayer. Staatseisenbahnen. Nürnberg 1845/46.
4. Die veröffentlichten Verhandlungen der bayerischen Kammern der Reichsräte und der Abgeordneten.
5. Die offiziellen Nachweisungen über den Betrieb der kgl. bayer. Verkehrsanstalten.
6. Die Geschäftsberichte der Direktion der bayer. Ostbahnen.

Die Personalnotizen wurden soweit thunlich aus eigenen Angaben der Beteiligten geschöpft.

München im Juli 1883.

K. Lutz, kgl. Betriebsingenieur.

Inhaltsverzeichnis.

Erster Teil.

Seite

Geschichtliche Entwickelung 1

Zweiter Teil.

Baubeschreibung der einzelnen Bahnen.

A. Eigentliche Staatsbahnen.

1. Ludwigs-Süd-Nordbahn:
   a) Lindau-Augsburg 83
   b) Augsburg-Nürnberg 86
   c) Nürnberg-Nordgrenze bei Hof 90
2. Ludwigs-Westbahn (Bamberg-Würzburg-Aschaffenburg) 94
3. Maximiliansbahn:
   Abt. I. Ulm-Augsburg 98
   Abt. II. Augsburg-München 100
   Abt. III^a. München-Holzkirchen-Rosenheim 103
   Abt. III^b. Rosenheim-Kufstein 104
   Abt. IV. Rosenheim-Salzburg 104
4. Werrabahn (Lichtenfels-Grenze gegen Koburg) 106
5. Nördlingen-Württembergische Grenze 106
6. Ansbach-Würzburg 107
7. Nürnberg-Würzburg 109
8. Freilassing-Reichenhall 112
9. Würzburg-Badische Grenze gegen Heidelberg 113
10. Miesbach-Schliersee 114
11. München-Ingolstadt 115
    Ingolstadt-Gunzenhausen (Altmühlthalbahn) 115
    Treuchtlingen-Pleinfeld 115
12. München-Grafing-Rosenheim 119
13. München-Simbach 120
14. Schweinfurt-Kissingen 123
15. Sinnthalbahn. (Von Gemünden an die preußische Grenze gegen Elm) 124
16. Lindau-Landesgrenze gegen Bregenz (Bodensee-Gürtelbahn und Rangierbahnhof Lindau) 125

Seite

17. München-Buchloe-Memmingen mit Kaufering-Landsberg 126
18. Schweinfurt-Meiningen 128
19. Paarthalbahn (Ingolstadt-Augsburg) 130
20. Nürnberg-Ansbach-Krailsheim 131
21. a) Schienenverbindung zwischen Unterpeißenberg und dem ärarialischen Kohlenwerk am Peißenberg 133
    b) Ausbau der Station Sulz (jetzt Peißenberg) 133
22. Innthalbahn (Rosenheim-Mühldorf) 134
23. Nördlingen-Dinkelsbühl 135
24. Lechfeldbahn (Bobingen-Kaufering) 136
25. Donauthalbahn:
    a) Regensburg-Donauwörth (untere Donauthalbahn) mit der Zweigbahn Saal-Kehlheim 137
    b) Donauwörth-Neuoffingen (obere Donauthalbahn) 137
26. Waldbahn (Plattling-Eisenstein) 141
27. Wernthalbahn (Schweinfurt-Gemünden) und Bahnhof Oberndorf-Schweinfurt . . 144
28. Rottthalbahn (Neumarkt a. R. - Pocking) 145
29. Aschaffenburg-Miltenberg mit Miltenberg-Amorbach 147
30. Landshut-Landau a. J. und neuer Bahnhof Landshut 148
31. Dinkelsbühl-Feuchtwangen 149
32. Lohr-Wertheim 151
33. Wiesau-Redwitz 152
34. Fichtelgebirgsbahn:
    a) Nürnberg-Hersbruck-Oberkotzau 155
    b) Hersbruck-Pommelsbrunn 158
    c) Schnabelwaid-Bayreuth nebst Bahnhof Bayreuth 158
    d) Redwitz-Schirnding-Eger 159
    e) Holenbrunn-Wunsiedel 160
35. Landshut-Neumarkt a. R. 161
36. Stockheim-Ludwigstadt-Landesgrenze 163
37. Gemünden-Hammelburg 165
38. Erweiterung des Bahnhofes Augsburg 165
39. Verlegung des Bahnhofes Donauwörth und der Bahnstrecke Nordheim-Wörnitzstein der Süd-Nordbahn 167
40. Erweiterung des Staatsbahnhofes Nürnberg 168
41. Verlegung des Bahnhofes Hof 172
42. Neue Bahnhofanlage Würzburg 174
43. Erweiterung des Bahnhofes Neuulm 177
44. Erweiterung und Umbau des Zentralbahnhofes München und Verbindungsbahn Thalkirchen-Laim (München Südbahnhof Pasing) 177
45. Neubau des Staatsbahnhofes Rosenheim 182
46. Anlage des Zentralbahnhofes Ingolstadt 184

B. Pachtbahnen.

47. Neuenmarkt-Bayreuth 186
48. Pasing-Starnberg 187
49. Gunzenhausen-Ansbach 188
50. Holzkirchen-Miesbach 188
51. Hochstadt-Stockheim 189
52. Illerbahn (Kempten-Memmingen-Neuulm) 190
53. Oberkotzau-Eger 191
54. Starnberg-Penzberg und Peißenberg 192

C. Vizinalbahnen.

Seite

55. Siegelsdorf-Langenzenn 194
56. Spalt-Georgensgmünd 195
57. Schwaben-Erding 195
58. Steinach-Rothenburg 196
59. Immenstadt-Sonthofen 197
60. Holzkirchen-Tölz 197
61. Sinzing-Alling 198
62. Dombühl-Feuchtwangen 199
63. Bießenhofen-Oberdorf 199
64. Neustadt a. A.-Windsheim 200
65. Prien-Aschau 201
66. Senden-Weißenhorn 201
67. Feucht-Altdorf 202
68. Weilheim-Murnau 203
69. Wiesau-Tirschenreuth 204

D. Vormalige Ostbahnen.

70. Ältere Linien:
a) Nürnberg-Amberg-Regensburg 207
b) München-Landshut-Geiselhöring 209
c) Schwandorf-Furth i. W. (Böhmer Linie) 211
d) Regensburg-Geiselhöring-Passau 212
71. Oberpfälzer Linien:
a) Schwandorf-Weiden-Bayreuth 216
b) Weiden-Eger 217
72. Straubing direkt Sünching 218
73. Regensburg-Neumarkt i. O.-Nürnberg mit Erweiterung der Ostbahnhöfe Regensburg und Nürnberg 219
74. Neufahrn b. E. direkt Obertraubling 222
75. Weiden-Neukirchen 223
76. Plattling-Mühldorf 224

E. Privatbahnen.

77. Ludwigs-Eisenbahn: Nürnberg-Fürth 228

Dritter Teil.

Bautechnisches Personal.

A. Alphabetisches Verzeichnis der Sektionsvorstände und höheren technischen Beamten bis zum 1. Mai 1882 231
B. Zusammenstellung der technischen Beamten der jeweiligen bauleitenden Stelle:
1. Kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg 286
2. Kgl. Eisenbahnbaukommission München 287
3. Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten, insoweit sie mit der Bauoberleitung betraut war 287
4. Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) 288
5. Direktion der vormaligen kgl. bayer. priv. Ostbahnen 291
C. Alphabetisches Verzeichnis der Accordanten, welche größere Eisenbahn-Accordlose gebaut haben 292

Beilagen.

Seite

A. Staats- und Vizinalbahn-Dotationsgesetze mit Verordnung vom 20. Juni 1855, Ostbahn-Zinsgarantiegesetze mit Konzessionsurkunden, und Königliches Privilegium für die Nürnberg-Fürther Ludwigs-Eisenbahngesellschaft in chronologischer Ordnung:

1. Königliches Privilegium vom 19. Februar 1834 für die Aktiengesellschaft zur Errichtung einer Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth 365
2. Gesetz vom 25. August 1843, den Bau einer Eisenbahn aus Staatsmitteln, von der Reichsgrenze bei Hof nach Lindau betr. 366
3. Gesetz vom 23. Mai 1846, die Deckung des Bedarfs für den Fortbau der Ludwigs-Süd-Nordbahn während der zweiten Hälfte der V. Finanzperiode betr. . . . 368
4. Gesetz vom 23. Mai 1846, den Bau einer Eisenbahn von Lichtenfels an die Reichsgrenze bei Koburg betr. 369
5. Gesetz vom 23. Mai 1846, den Bau einer Eisenbahn von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg an die Reichsgrenze betr. 370
6. Gesetz vom 23. Mai 1846, den Ankauf und Ausbau der München-Augsburger Eisenbahn betr. 372
7. Gesetz vom 30. November 1847, den Zinsfuß der Eisenbahnanlehen und bzw. die Verzinsung der Staatsschuld betr. 373
8. Gesetz vom 6. Juni 1850, die Einleitung zu der Erbauung einer Eisenbahn von Augsburg nach Ulm betr. 375
9. Gesetz vom 30. Juni 1850, die Aufbringung des Bedarfs für den Eisenbahnbau in den Jahren 1849/50 und 1850/51 betr. 376
10. Gesetz vom 4. Mai 1851, den Bau einer Eisenbahn von Augsburg nach Ulm betr. 377
11. Gesetz vom 4. Mai 1851, die Einleitungen zu der Erbauung einer Eisenbahn von Nürnberg über Amberg nach Regensburg betr. 378
12. Gesetz vom 26. Dezember 1851, über die Aufbringung des Bedarfs für die Eisenbahnbau-Dotationskasse in den Jahren 1851/52 bis 1854/55 inkl. betr. . . . 378
13. Gesetz vom 7. Mai 1852, den Bau einer Eisenbahn von München über Rosenheim bis an die Landesgrenze bei Salzburg und Kufstein betr. 379
14. Gesetz vom 15. Januar 1854, die Einleitungen zu der Erbauung einer Eisenbahn von München über Freising und Landshut zum Anschlusse an die projektierte Nürnberg-Regensburg-Passauer Eisenbahn betr. 381
15. Königlich Allerhöchste Verordnung vom 20. Juni 1855, die Erbauung von Eisenbahnen betr. 381
16. Gesetz vom 19. März 1856, die Eisenbahnbau-Dotation für die VII. Finanzperiode betr. 389
17. Gesetz vom 19. März 1856, den Bau von Eisenbahnen durch Privatunternehmer von Nürnberg über Amberg nach Regensburg, von München über Landshut an die Donau, von der Amberg-Regensburger Eisenbahn an die Landesgrenze gegen Pilsen und von Regensburg an die Landesgrenze bei Passau, dann die Übernahme einer Zinsengewährschaft hierfür betr. 390

    Hierzu die Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 12. April 1856 für die kgl. priv. Aktiengesellschaft der bayer. Ostbahnen 391
18. Gesetz vom 1. Juli 1856, die Herstellung einer Eisenbahn von Lichtenfels bis zur Landesgrenze gegen Koburg, bzw. bis zur Stadt Koburg betr. 398
19. Gesetz vom 1. Juli 1856, den Ausbau der Eisenbahnlinie von Rosenheim bis an die Landesgrenze bei Salzburg betr. 399
20. Gesetz vom 23. September 1861, die Vervollständigung und Ausdehnung der bayerischen Staatseisenbahnen betr. 400
21. Gesetz vom 29. Oktober 1861, die Verlängerung der Ostbahnen in die Oberpfalz und Oberfranken betr. 401

Seite

Hierzu die Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 3. Januar 1862 . . . 402
und die k. k. österreichische Konzessionsurkunde vom 4. Juni 1863 . . . 407
22. Gesetz vom 10. November 1861, den Bau einer Eisenbahn von Würzburg an die badische Grenze betr. 409
23. Gesetz vom 5. Oktober 1863, die Vervollständigung und weitere Ausdehnung der bayer. Staatseisenbahnen betr. 410
24. Gesetz vom 10. Juli 1865, die Eisenbahnbau-Dotation für die VIII. Finanzperiode betr. 411
25. Gesetz vom 28. April 1867, den Bau einer Eisenbahn von Schweinfurt nach Kissingen betr. 413
26. Gesetz vom 29. Oktober 1867, die Vervollständigung der bayer. Staatseisenbahnen betr. 414
27. Gesetz vom 16. Mai 1868, die Vervollständigung der bayer. Staatseisenbahnen betr. 415
28. Gesetz vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Vervollständigung der bayer. Staatsbahnen, dann Erbauung von Vizinalbahnen betr. 417
29. Gesetz vom 29. April 1869, die Ausdehnung der bayer. Ostbahnen betr. . . . 419
Hierzu die Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 3. August 1869 420
30. Gesetz vom 29. April 1869, die Erbauung von Vizinalbahnen zwischen Erding und Schwaben, dann zwischen Langenzenn und Siegelsdorf betr. 424
31. Gesetz vom 10. Juli 1870, den Bau einer Vizinalbahn von Rothenburg a. d. Tauber nach Steinach betr. 425
32. Gesetz vom 10. Juli 1870, den Bau einer Vizinalbahn von Spalt nach Georgensgmünd betr. 426
33. Gesetz vom 10. Juli 1870, den Bau einer Vizinalbahn von Immenstadt nach Sonthofen betr. 427
34. Gesetz vom 30. Juli 1870, den Bau von Vizinaleisenbahnen durch die bayerische Ostbahngesellschaft betr. 428
Hierzu die Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 10. November 1870 . . . 428
35. Gesetz vom 18. Februar 1871, die Erbauung einer Vizinalbahn von Holzkirchen nach Tölz betr. 430
36. Gesetz vom 18. Februar 1871, die Vervollständigung der Doppelbahn auf der Bahnstrecke Untersteinach-Neuenmarkt-Hof betr. 431
37. Gesetz vom 28. April 1872, die Vervollständigung der bayer. Staatseisenbahnen und der Bodensee-Trajektanstalten betr. 432
38. Gesetz vom 28. April 1872, die Ergänzung und Vermehrung des Fahrmaterials der bayer. Staatseisenbahnen betr. 433
39. Gesetz vom 28. April 1872, die Anlage eines Rangierbahnhofes in Ingolstadt betr. 434
40. Auszug aus dem Landtagsabschied vom 28. April 1872: § 46, die Ausdehnung der bayer. Ostbahnen betr. 435
Hierzu die Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 25. November 1872 . . . 437
41. Gesetz vom 7. Februar 1874, die Vervollständigung der Einrichtungen der im Betriebe befindlichen bayer. Staatseisenbahnen betr. 439
42. Gesetz vom 27. Juli 1874, die Ausdehnung und Vervollständigung der Staatseisenbahnen betr. 440
43. Gesetz vom 27. Juli 1874, den Mehrbedarf für einige, teils im Baue vollendete, teils noch in der Ausführung begriffene Staatsbahnen betr. 441
44. Gesetz vom 27. Juli 1874, die Erbauung weiterer Vizinaleisenbahnen und den Mehrbedarf für bereits ausgeführte Vizinaleisenbahnen betr. 443
45. Gesetz vom 27. Juli 1874, die Ausdehnung der bayer. Ostbahnen betr. . . . 444
Hierzu die Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 10. Dezember 1874 . . . 445
46. Gesetz vom 15. April 1875, die Erwerbung der kgl. priv. bayer. Ostbahnen für das kgl. bayer. Staatsärar betr. 447

Seite

47. Gesetz vom 29. Juli 1876, die Erbauung weiterer Vizinaleisenbahnen und den Mehrbedarf für bereits ausgeführte Vizinaleisenbahnen, dann die Dotierung des Vizinaleisenbahnbaufonds betr. 450
48. Gesetz vom 14. Februar 1878, die Vervollständigung der bayer. Staatseisenbahnen, dann der Einrichtungen der bayer. Bodensee-Dampfschiffahrts- und der Telegraphenanstalt betr. 451
49. Gesetz vom 8. August 1878, den Bedarf für Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den in Betrieb befindlichen Staatseisenbahnen betr. . . . 453
50. Gesetz vom 3. August 1879, die Umwandlung der $4^1/_2$proz. Eisenbahnschuld in eine 4proz. betr. 455
51. Gesetz vom 1. Februar 1880, die Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes betr. 455
52. Gesetz vom 11. Mai 1881, den Ausbau des Zentralbahnhofes München betr. . 456
53. Auszug aus dem Landtagsabschiede vom 19. Mai 1881: § 43, die Herstellung des Verbindungsgeleises zwischen dem Staatshafen und dem Bahnhofe Würzburg betr. 457
54. Gesetz vom 28. April 1882, die Vervollständigung der Einrichtungen der bayer. Staatseisenbahnen, dann die Verwendung der Telegraphenkredite betr. . . . 457
55. Gesetz vom 28. April 1882, die Behandlung der bestehenden Vizinalbahnen und den Bau von Sekundärbahnen betr. 459

B. Gesetz über die Zwangsabtretung von Grundeigentum für öffentliche Zwecke mit den späteren Modifikationen, nämlich:
1. Gesetz vom 17. November 1837, die Zwangsabtretung von Grundeigentum für öffentliche Zwecke betr. 461
2. Auszug aus dem Gesetze vom 29. April 1869, die Einführung einer Prozeßordnung in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten für das Königreich Bayern betr. . . 468
3. Auszug aus dem Gesetze zur Ausführung der Reichs-Zivilprozeßordnung und Konkursordnung vom 23. Februar 1879 469

C. Chronologische Übersicht der bayer. Eisenbahnen nach der Zeit der Eröffnung der einzelnen Strecken 472

D. Jährliche Bauausgaben für die bayerischen Staatsbahnlinien einschließlich der Vizinalbahnen und vormaligen Ostbahnen vom Jahre 1840/41 bis zum Jahre 1881 incl. 477

E. Baukosten bis zum 31. Dezember 1881, der an diesem Tage in Betrieb gestandenen bayerischen Staatsbahnlinien, einschließlich der Vizinalbahnen und vormaligen Ostbahnen, nach der XXX. offiziellen Betriebsnachweisung 480

F. Alphabetisches Verzeichnis der Stationen der bayer. Staatseisenbahnen, einschließlich der Pachtbahnen, Vizinalbahnen und vormaligen Ostbahnen mit Angabe der Höhenlage derselben über dem Nullpunkte des Amsterdamer Pegels (Normal-Null) 486

Übersichtskarte.

Erſter Teil.

Geſchichtliche Entwickelung.

Die Verbindung des Maines mit der Donau war jene Idee, welche in Bayern zuerst Veranlassung gab, die Anlage einer größeren Eisenbahn in Erwägung zu ziehen.

Der kgl. Oberst-Bergrat und Akademiker Joseph Ritter v. Baader schrieb über diesen Gegenstand in einer Vorstellung an das kgl. bayer. Staatsministerium der Finanzen schon im April 1825:

„Nachdem die Vorzüge der Eisenbahnen vor den schiffbaren Kanälen nunmehr gegen alle möglichen Zweifel und Einwendungen erwiesen und diese Bahnen als das vorteilhafteste Kommunikationsmittel zur Beförderung und Erleichterung des Verkehrs, sowohl in Hinsicht auf Schnelligkeit und Sicherheit als auf Bequemlichkeit und Billigkeit des Transportes allgemein anerkannt sind, so kann, wenn die längst in Anregung gebrachte kommerzielle Verbindung der Donau und des Mains, aus staatswirtschaftlichen und merkantilischen Gesichtspunkten betrachtet, wirklich als eine vorteilhafte, wünschenswerte, ja vielleicht unter den gegenwärtigen Umständen sogar dringend notwendige Unternehmung befunden werden sollte, diese Verbindung nach meinem allerunterthänigsten Dafürhalten nur durch eine Eisenbahn auf eine zweckmäßige Art hergestellt werden.

Außer dem eigentlichen Güter- und Warentransporte, oder dem sogenannten schweren Fuhrwerke könnte diese Bahn auch für das leichte und schnelle Fuhrwerk mit dem größten Vorteile benutzt und auf derselben nach dem von mir schon längst und zuerst gemachten, nunmehr in England angenommenen Vorschlage alle Diligencen, Briefposten und gelegentlich auch Reisende weit schneller, bequemer, sicherer und wohlfeiler als bisher von einem Punkt zum andern befördert werden."

In derselben Vorstellung wird als kürzeste und vorteilhafteste Linie diejenige von Donauwörth nach Marktbreit über Öttingen, Feuchtwangen und Rothenburg vorgeschlagen und die Bitte gestellt, es wolle von Seite der Regierung

1. die Frequenz des Verkehrs zwischen Donau und Main ermittelt,
2. das Terrain von Donauwörth nach Marktbreit aufgenommen und nivelliert und
3. eine Summe von 8000 fl. bewilligt werden, um einen Versuch im großen mit zwei Bahnstrecken zu machen, von denen die eine nach den besten

englischen Mustern, die andere nach den von ihm selbst erfundenen Konstruktionen gebaut werden sollte, und durch welchen er die Vorteile der letztern nachzuweisen hoffte.

Die verlangte Summe wurde noch im Juli 1825 von König Max Joseph bewilligt und im Herbste 1825 die beiden Versuchsstrecken im Schloßgarten zu Nymphenburg zur Ausführung gebracht.

Im Verlaufe des Jahres 1826 wurden in Gegenwart verschiedener Kommissionen mehrfache Versuche ausgeführt, und der Erfinder erläuterte die Vorteile seiner Konstruktionen ausführlich in einer Broschüre:

„Über die Vorteile einer verbesserten Bauart von Eisenbahnen und Wagen ꝛc. ꝛc., gelesen in der zur Feier des Allerhöchsten Geburts- und Namensfestes Seiner Majestät des Königs am 25. August 1826 gehaltenen festlichen Sitzung der kgl. Akademie der Wissenschaften von Joseph Ritter v. Baader, Ritter ꝛc. ꝛc."

Die Sachverständigen waren in ihrer Majorität der Ansicht, daß zwar die Baader'schen Konstruktionen bezüglich der Lage der Schienen auf einem kleinen Dämmchen erhöht über dem Wege für das Pferd, dann bezüglich der Anwendung von Wagen mit 2 Paar größeren und 2 Paar kleineren Rädern, welche die Bewegung derselben sowohl auf der Eisenbahn als auf der gewöhnlichen Straße gestatte, besondere Vorzüge bieten, daß jedoch die Ausführung solcher Eisenbahnen in Bayern sich vorläufig noch auf kurze Strecken in ebenem Terrain und für spezielle Zwecke wie Bergwerke, Fabriken, große Bauten ꝛc. beschränken müsse. Auch die Behauptung des Übergewichtes der Eisenbahnen über die Kanäle fand ihre Gegner besonders für den gegebenen Fall der Verbindung zweier schiffbarer Flüsse. Mit Rücksicht auf diese Ergebnisse des unternommenen Versuches wurde auf Antrag des Ministeriums von Sr. Majestät dem Könige genehmigt, daß weitere Vorarbeiten für eine Eisenbahn zwischen Donauwörth und Marktbreit nicht gemacht werden sollen, daß dagegen:

1. die Hauptresultate der Prüfung der Baader'schen Eisenbahn dem Handelsstande von Nürnberg und Fürth mit der Aufforderung bekannt zu geben seien, sich über die Vorteile einer solchen Bahn zwischen beiden Städten, deren Unternehmer sich des besonderen Schutzes Sr. Majestät zu erfreuen hätten, zu äußern und
2. von Seite des kgl. Kriegsministeriums die Anwendung solcher Bahnen zur Beischaffung von Materialien für den Bau der Festung Ingolstadt in Erwägung gezogen werde.

In beiden Richtungen gelangte man jedoch vorläufig zu keinem Resultate.

Erst das unerwartete und glänzende Ereignis, zu welchem man im Oktober 1829 auf der Eisenbahn von Manchester nach Liverpool durch den verbesserten Bau der Dampfwagen gelangte, stellte die Überzeugung von der großen Wichtigkeit des neuen Verkehrsmittels fest.

Der Eisenbahnbau blieb aber in Bayern wie im übrigen Deutschland anfänglich der Privatindustrie überlassen.

Dennoch war Bayern unter den deutschen Staaten der erste, welcher zu einer Eisenbahn mit Dampfkraft gelangte, indem sich schon im Jahre 1833 zum Zwecke der Gründung einer Aktiengesellschaft für die Errichtung einer Eisenbahn mit Dampfkraft zwischen Nürnberg und Fürth ein Comité unter dem Vorsitze des damaligen ersten Bürgermeisters Binder in Nürnberg bildete, welches im Mai desselben Jahres eine Einladung zur Subskription des erforderlichen Anlagekapitals erließ.

Dieser Einladung lag bereits das später auch ausgeführte Projekt zu Grunde, gemäß welchem die Bahn von einem der öffentlichen Plätze der Vorstadt Gostenhof, dem sogenannten Plerrer in Nürnberg ausgehen und bei einer Länge von 20730 Fuß (6,050 km) an der neuen Friedrichsstraße nächst der Promenade in Fürth endigen sollte.

Der Kostenanschlag entzifferte 132000 fl. (226286 ℳ), wobei das Gewicht einer 15½ Fuß (4,524 m) langen gewalzten Eisenschiene zu 113¼ Pfund bayer. (63,42 kg) angenommen und der Kostenbetrag für den laufenden Fuß Oberbau mit den Steinlagern zu 3 fl. 27 kr. (für den lfd. Meter 20,26 ℳ) berechnet war.

Die jährlichen Unterhaltungs- und Betriebskosten wurden zu 12800 fl. (21943 ℳ), dagegen die jährliche Einnahme bei einer täglichen Frequenz von 600 Personen à 6 kr. und 300 Ztr. Waren à 4 kr. zu 29200 fl. (50057 ℳ) geschätzt und hieraus eine Rente von 16400 fl. (28114 ℳ) oder 12½ % des Anlagekapitals berechnet.

Trotz der Neuheit der Sache waren binnen wenigen Monaten von 119 Teilnehmern in Nürnberg 70000 fl. (120000 ℳ), von 35 Teilnehmern in Fürth 13600 fl. (23314 ℳ), von 53 Teilnehmern auswärts 48400 fl. (82971 ℳ), zusammen 1320 Aktien mit 132000 fl. (226286 ℳ) gezeichnet, somit die veranschlagte Kostensumme gedeckt, und es konnte die erste allgemeine Versammlung der Teilnehmer am 18. November 1833 im Saale des Rathauses zu Nürnberg abgehalten werden.

In dieser Versammlung kam auch die vom Comité mit dem Mechaniker und Ingenieur Robert Stephenson in Newcastle und mit dem kgl. bayer. Oberst-Bergrat Ritter v. Baader gepflogene Korrespondenz zur Vorlage. Letzterer zu einem Gutachten über das projektirte Unternehmen aufgefordert, sucht in einem ausführlichen Schreiben nachzuweisen, daß dasselbe mindestens 150000 fl. (257143 ℳ) kosten und insbesondere wegen der kostspieligen Unterhaltung der Lokomotivmaschinen anstatt der versprochenen 12½ % Gewinn, einen reinen Verlust von 15 % herbeiführen würde. Derselbe glaubt, daß auf eine wohlfeilere Bauart als die nach englischen Mustern Bedacht genommen werden müsse, und wünscht seine eigene Erfindung — die gereifte Frucht seiner vierundzwanzigjährigen Bemühungen — angewendet zu sehen.

Bei aller Anerkennung der Verdienste des Herrn v. Baader glaubte jedoch das Comité die Unternehmung nicht mit kostspieligen Experimenten beginnen, sondern sich an die bisher gemachten Erfahrungen halten zu müssen und ließ einen neuen Kostenvoranschlag nach Anleitung des Ingenieurs Stephenson, des Erbauers der Liverpool-Manchester Eisenbahn entwerfen.

Derselbe bestätigte den ursprünglich festgesetzten Bauaufwand von 132000 fl. (226286 ℳ).

Die Versammlung beschloß hierauf, um ganz sicher zu gehen, und um alle bis zum Beginne des Baues vorkommenden Verbesserungen in der Konstruktion dabei anwenden zu können, die Aktienemission auf 140000 fl. (240000 ℳ) auszudehnen, stellte die Statuten fest und wählte die Direktorialmitglieder.

Als Direktor und Kassier wurde der Handelsvorsteher und Landtagsabgeordnete Georg Zacharius Plattner in Nürnberg und als dessen Stellvertreter der Kaufmann Johannes Scharrer daselbst aufgestellt.

Von Sr. Majestät dem Könige sowie von den königlichen Ministerien war das Unternehmen allenthalben beifällig aufgenommen worden.

Am 19. Februar 1834 wurde der Gesellschaft auch in Anerkenntnis des fraglichen Unternehmens als einer gemeinnützigen, für die Verkehrserleichterung zwischen zweien der gewerbreichsten Städte des Königreichs zum öffentlichen Gebrauch dienenden Anstalt, das erbetene ausschließende Privilegium für die nächstfolgenden dreißig Jahre verliehen.

Durch fortgesetzte Korrespondenz mit Robert Stephenson suchte nun das Direktorium einen tüchtigen englischen Ingenieur für die Leitung des Baues zu gewinnen. Stephenson empfahl hierzu einen seiner Mitarbeiter, der jedoch einen jährlichen Gehalt von 600 Pfund Sterling (12258 ℳ) nebst Vergütung der Reisekosten hin und her verlangte. Überdies sollte derselbe von einem der Zöglinge Stephensons, einem jungen Deutschen, als Dolmetscher begleitet, und diesem ein Honorar von 200 Pfund Sterling (4086 ℳ) bewilligt werden.

Diese Forderungen erschienen dem Direktorium unannehmbar, und dasselbe wendete sich nun an den kgl. bayer. Bezirksingenieur Denis, welcher kurz vorher von einer Reise nach Nordamerika und England zurückgekommen war, und in diesen Ländern die Konstruktion der verschiedenen vollendeten und im Bau begriffenen Eisenbahnen zum vorzüglichen Gegenstande seiner Beobachtungen und seines Studiums gemacht hatte. Der Genannte, welchem die Regierung zu diesem Zwecke Urlaub erteilte, begann im Juli 1834 die Vermessung und nach drei Monaten waren die Detailpläne nebst den Kostenanschlägen, welche ohne die Reserve 132557 fl. 42 kr. (227242 ℳ), also nahezu ebensoviel als bei der ersten generellen Voranschlagung bezifferten, vollendet.

Im Januar 1835 konnte das Direktorium den Aktionären die Mitteilung machen, daß die Schwierigkeiten, welche mit dem Ankauf des nötigen Grund und Bodens bei Ermanglung eines Expropriationsgesetzes, welches in Bayern erst unterm 17. November 1837 erlassen wurde, verbunden waren, glücklich überwunden seien, und nur die Erwerbung der Gärten in Nürnberg wegen zu hoher Forderungen der Eigentümer nicht möglich gewesen wäre.

Das Eisenwerk zum Oberbau beabsichtigte man zuerst aus England zu beziehen und hoffte dasselbe von dort in der kürzesten Zeit und zu den billigsten Preisen zu erhalten. Hierbei wurde auf eine Befreiung vom Eingangszoll, wenigstens der Schienen, gerechnet, welche bis dahin im Zollvereinsgebiete nach englischer

Konstruktion nicht gefertigt wurden und auf deren Lieferung sich auch keines der kgl. bayer. Eisenwerke einlassen wollte. Nachdem jedoch das Gesuch um zollfreie Einfuhr abgewiesen worden war, sah man sich genötigt, mit inländischen Eisenwerksbesitzern in Unterhandlung zu treten. Hierbei kamen in Frage die Werke der Herren: Gebrüder Krämer in St. Ingbert und auf der Quint bei Trier, Gebrüder Stumm in Neunkirchen, und F. W. Remy & Cie in Rasselstein bei Neuwied.

Mit dem letztgenannten Werke wurde schließlich Vertrag abgeschlossen, worin sich dasselbe verbindlich machte, das ganze erforderliche Quantum Eisenschienen von circa 3000 Ztr. (168 000 kg) in teilweisen Sendungen von Ende Mai 1835 anfangend bis Ende Juni zu 8 1/8 fl. per 100 Pfund preußisches Gewicht (27,86 ℳ. per 100 kg) an die Schiffsländе in Neuwied zu liefern. Die Schienenlänge war zu 15 Fuß (4,378 m) und das Gewicht per Stück zu 109—111 Pfund (61,04 bis 62,16 kg) bestimmt worden. Die Schienenform war einfach T.

Die Transportkosten von Neuwied bis Fürth und Nürnberg betrugen 1 fl. 34 kr. per bayer. Zentner (4,80 ℳ. per 100 kg).

Vom Werke wurden die Schienen stumpf abgeschnitten geliefert, das projektierte Auslappen und Ineinanderfügen der Enden wurde nur mit Rücksicht auf die Kosten dieser Arbeit aufgegeben.

Die Herren Holmes und Rowlandson in Unterkochen bei Aalen, welche das Anerbieten gemacht hatten, einen Dampfwagen nach neuester und bester Konstruktion um den Preis von 4500 fl. (7714 ℳ.) zu liefern, konnten ihr Versprechen nicht erfüllen, und so wurde bei Stephenson in Newcastle ein Dampfwagen von 6 Tonnen Schwere mit 10 Pferdekraft bestellt, den derselbe um den Preis von 750 bis höchstens 800 Pfd. Sterling (15 323 bis 16 344 ℳ.) bis Ende Juli nach Rotterdam zu liefern versprach, und sich erbot, mit demselben einen Mann zu schicken, der mit der Beheizung, Leitung und Behandlung vollständig vertraut, dieses Geschäft ein Jahr lang besorgen und während dieser Zeit einen anderen darin unterrichten könnte, der alsdann seine Stelle einzunehmen im stande wäre.

Die nötigen circa 1300 Ztr. (72 800 kg) gußeiserne Schienenstühle wurden von den Herren Gemeiner in Lohr und v. Stachelhausen in Treidendorf um den Preis von 6 fl. per Zentner (18,37 ℳ. per 100 kg) bezogen und die Herstellung sämtlicher Hochbauten und Durchlässe sowie die Lieferung der Auflagersteine für die Schienenstühle an den Steinhauermeister Jordan in Zirndorf um die veranschlagte Summe von 38 897 fl. 20 kr. (66 681,14 ℳ.) veraccordiert.

Nun erst und zwar Anfangs Mai 1835 konnten die Bahnarbeiten selbst begonnen werden und da beinahe ununterbrochen schönes, trockenes Wetter dieselben begünstigte, so wurde der Bau mit den verschiedenen Gebäuden binnen 8 Monaten vollendet und die Bahn am 7. Dezember 1835 dem Verkehr eröffnet.

Während des Baues der Bahn und bald nach Vollendung derselben stellte sich jedoch heraus, daß das genehmigte Baukapital von 140 000 fl. (240 000 ℳ.) nicht ausreichte, weshalb dasselbe in verschiedenen Zeiträumen durch Emission

von 370 neuen Aktien à 100 fl., zusammen 37000 fl. (63429 ℳ) und durch Anlehen im Betrage von 35500 fl. (60857 ℳ) zu 4 %, bis auf 212500 fl. (364286 ℳ) vermehrt werden mußte.

Die Mehrkosten wurden hervorgerufen durch den höheren Preis, der für die Grunderwerbung, insbesondere in Nürnberg bezahlt werden mußte, um die Bahn vom Plerrer beginnen lassen zu können, durch Vermehrung der Geleise, Drehscheiben und Hochbauten, durch die erhöhten Kosten und die Vermehrung des Fahrmaterials — die beiden von Stephenson gelieferten Lokomotiven mit Tendern kosteten inkl. Transport 13930 fl. (23880 ℳ) und 14151 fl. (24259 ℳ); die Wagen wurden ebenfalls mit höheren Kosten als veranschlagt in Nürnberg selbst hergestellt —, somit vorwiegend durch Vergrößerung und Erweiterung des Unternehmens zu einer Zeit, als der Erfolg bereits gesichert erschien und die Rente trotz der Erhöhung des Anlagekapitals die in der Einladung vom Mai 1833 berechneten 12½ % weit übertraf.

Die gelungene Ausführung dieser kleinen Bahn war für die damalige Zeit deshalb von besonderer Bedeutung, weil durch sie die übrigen Bahnunternehmungen zur Nacheiferung angespornt wurden, indem man in den Eisenbahnen nicht bloß mehr ein Mittel zur Hebung des allgemeinen Nationalwohlstandes, sondern auch eine Quelle reichlich fließender Zinsen für Kapitalsanlagen zu erkennen glaubte. Die glücklichen Besitzer der Bahn ließen sich aber auch durch kleine Mißgeschicke dieses Glück nicht verkümmern, wie nachfolgende Stelle aus dem Berichte des Direktoriums an die Generalversammlung über das erste Verwaltungsjahr zeigt:

„Die Aussichten, welche sich für unsere Unternehmung in der Zukunft darbieten, sind in jeder Beziehung günstig und erfreulich.

Die Bahn befindet sich in vortrefflichem Zustande. Es ist weder im Niveau derselben, noch im Parallelismus der Schienenlinien eine Anomalie wahrzunehmen, und man kann mit Grund behaupten, daß einzelne Ungleichheiten durch den Gebrauch ausgeglichen worden sind, und daß sich die Bahn dadurch noch mehr befestigt und verbessert habe.

Unser Stephenson'scher Dampfwagen hat sich als ein Meisterstück bewährt, denn er stand das ganze Jahr hindurch, mit Ausnahme eines einzigen Tages, ununterbrochen in Dienst; seine sechs Räder und drei Achsen sind noch so gut wie neu und an dem Mechanismus ist kein Mangel wahrzunehmen. Daß derselbe von Zeit zu Zeit, im ganzen bei 2364 Touren 17mal, unterwegs eine Viertelstunde still gestanden ist, scheint von der Verschiedenartigkeit der gebrauchten Kohlen herzurühren, welche nicht immer die erforderliche Heizkraft entwickelten. Wenn wir einmal dahin kommen, gute gehaltreiche Coaks anzuwenden, dann werden diese Fälle, die auch auf anderen Eisenbahnen vorkommen, noch seltener eintreten.

Weniger glücklich waren wir mit den gußeisernen Rädern der Personenwagen, welche, anfänglich von schwacher Konstruktion, so wenig aushielten, daß sie schon in den ersten vier Monaten durch neue, stärkere ersetzt werden

mußten. Diese sind nun zwar dauerhafter, aber sie nützen sich doch zu bald ab und erfordern beständige Nachhilfe, so daß daraus die Notwendigkeit hervorgeht, solche nach und nach durch gußeiserne Räder mit schmiedeeisernen Kränzen, wie sie an den englischen Transport- und Munitionswägen befindlich sind, und welche seit Jahr und Tag keiner Reparatur bedurften, auszuwechseln."

Schließlich sei noch erwähnt, daß der Mann, welchen Stephenson seiner Zusage gemäß mit der ersten Lokomotive als Führer schickte, der Mechaniker Wilson, im Dienste der Gesellschaft verblieb, wodurch sich der Personaletat derselben noch für längere Zeit zu Gunsten der Dampfwagenführer gestaltete. Der Personaletat für das Verwaltungsjahr 1840 lautet z. B. Besoldungen:

Direktor	1200 fl.	(2057 ℳ),
Inspektor	800 „	(1371 „),
Kassier in Nürnberg	500 „	(857 „),
Kassier in Fürth	500 „	(857 „),
Dampfwagenführer	1500 „	(2571 „),
Dessen Gehilfe	400 „	(686 „),
Kontrolleur	300 „	(514 „),
Dessen Gehilfe	200 „	(343 „),

u. s. f.

Wie bereits oben erwähnt wurde, steigerten sich in dieser Epoche allenthalben die Erwartungen, die man von den Vorteilen der Eisenbahnen hegte, in hohem Grade, und bildeten sich unter anderem in der zweiten Hälfte des Jahres 1835 zu München und Augsburg je ein Verein von Handelshäusern, deren Zweck Eisenbahnanlagen in Bayern, und zwar zunächst zur Verbindung der Städte München und Augsburg war.

Nachdem die Erbauung dieser Bahn auf Kosten einer Privat-Aktiengesellschaft die Allerhöchste Genehmigung erhalten hatte, traten beide Vereine im Dezember 1835 in Augsburg zusammen und beschlossen zwar die Bildung einer Gesellschaft, jedoch die Leitung der Vorarbeiten für den Bahnbau durch ein aus zwei Sektionen bestehendes Comité.

Auf Grund einer vorläufigen Untersuchung, welche der kgl. Regierungs- und Kreisbaurat Beyschlag im Auftrag der kgl. Regierung vornahm, wurde die Bahnrichtung von Augsburg über Mering, Hochdorf, Untermalching, Olching, Lochhausen nach München im Juni 1836 bestimmt. Von dieser Richtung wich man später nur an einigen Stellen um ein Unbedeutendes ab.

Die spezielle Bearbeitung des Bauprojektes und der Kostenanschläge erhielt von der Gesellschaft der damalige kgl. Bezirksingenieur Paul Denis, der eben die Nürnberg-Fürther Ludwigs-Eisenbahn vollendet hatte, übertragen, und entledigte sich dieser Aufgabe vom August 1836 bis Februar 1837.

Das Gesellschaftscomité hatte sich unterdessen mit dem Statutenentwurfe, sowie mit Regelung der Verhältnisse der künftigen Eisenbahn zur Postverwaltung beschäftigt. In ersterer Beziehung erschien unterm 27. Juni 1836 folgende Allerhöchste Verordnung:

„Gleichförmigkeit der Grundsätze und des Verfahrens von Seite aller autorisierten Aktiengesellschaften als eine der wesentlichsten Vorbedingungen des Gelingens der, als ein großes zusammenhängendes Ganze sich darstellenden inländischen Eisenbahnunternehmungen betrachtend, haben Se. Königliche Majestät Allerhöchst anzuordnen geruht, daß vor allem eine Generaldelegation von gehörig Bevollmächtigten aller genehmigten Eisenbahngesellschaften nach München berufen werden solle, um unter steter Mitwirkung und im Beisein der einschlägigen Referenten der drei Staatsministerien des kgl. Hauses und des Äußern, des Innern und der Finanzen die gemeinsamen Grundlagen aller Statuten für sämtliche Eisenbahngesellschaften des Inlandes zu entwerfen und solche sofort Allerhöchster Sanktion zu unterstellen.

Die Comités werden aufgefordert, zu dem vorerwähnten Behufe bis zum 10. August d. J. mit den gehörigen Vollmachten versehene Abgeordnete aus ihrer Mitte nach München zu senden und dieselben insbesondere mit den Ansichten der Gesellschaft vertraut zu machen:

a) über die allen Bahnen zu sichernden gleichen Dimensionen der Bahnschienen;
b) über die Rätlichkeit alsbaldiger Einzahlung von mindestens 10% der wahrscheinlichen Aktiensumme zur Beseitigung verderblicher Agiotage;
c) über die zu stipulierenden Gewährschaften gehöriger Einzahlung, und
d) über die von den beteiligten Gewerben erhobenen und voraussichtlich noch zu erwartenden Einsprachen und Entschädigungsansprüche.

Von dieser Verhandlungsweise sind nur die postalischen Verhältnisse ausgenommen, welche bei der großen Verschiedenheit der Voraussetzungen, insbesondere der Personen und Warenfrequenz einer gesonderten Erörterung der einschlägigen Gesellschaften mit einem durch das kgl. Staatsministerium des kgl. Hauses und des Äußern zu bezeichnenden Kommissär vorbehalten bleiben.

Nach Feststellung und Allerhöchster Sanktion der Statutenfundamente bleibt den einzelnen Gesellschaften überlassen, ihre Spezialstatuten zu entwerfen und selbe Königlicher Genehmigung zu unterstellen."

Die Sitzungen der Generaldelegation, zu welcher Abgeordnete aus München, Augsburg, Lindau, Nürnberg und Bamberg erschienen waren, wurden vom 21. bis 23. August 1836 unter dem Vorsitze des kgl. Staatsministers des Innern Fürst von Öttingen-Wallerstein abgehalten, und unterm 28. September desselben Jahres erschienen folgende

Fundamentalbestimmungen für sämtliche Eisenbahnstatuten in Bayern.

I.

Die Allerhöchst genehmigten Eisenbahnen in Bayern sollen als gemeinnützige Anstalten sich des besonderen Schutzes des Staates erfreuen.

II.

Die bayerischen Eisenbahngesellschaften erhalten die Rechte konstituierter Korporationen, und können hiernach, von dem Augenblicke ihrer wirklichen Konstituierung an, alle den Korporationen gesetzlich zustehenden Privatrechte ausüben und erwerben.

III.

Die Eisenbahngesellschaften vermitteln sich ihr nötiges Kapital durch Aktien, deren Ausstellung auf Namen oder Inhaber jeder einzelnen Gesellschaft nach ihrem Ermessen freisteht. Eine Aktie soll nicht unter 500 fl. betragen, jedoch dürfen nach Vollendung des Baues der Eisenbahn auch geringere Aktien, jedoch nicht unter 100 fl. gebildet werden.

IV.

Jede bayerische Eisenbahngesellschaft ist gehalten:

1. sofort bei Unterzeichnung der Subskriptionssumme je nach Ermessen der Gesellschaft, resp. ihres Comités, 1 bis 5% des subskribierten Aktienbetrages zur Deckung der Initiativkosten, und
2. unmittelbar nach statutenmäßig erkannter Ausführbarkeit des Unternehmens und beschlossener Bauführung weitere 10% der subskribierten Aktien-Gesamtsumme sogleich bar einzahlen zu lassen, die weiteren Einzahlungen, je nach Bedarf, bis zur Vervollständigung der ganzen Summe auf statutenmäßiges Verlangen der Gesellschaft einzuheischen und zu sorgen, daß vom Beginne bis zur Vollendung der Bahn immerhin mindestens 5% des Gesamt-Aktienkapitals als Reservefonds in der Kasse sich befinden. Wer innerhalb des in den Statuten festzusetzenden Termins die Einzahlung irgend einer Rate unterläßt, verliert alle die bis dahin gezahlten Raten zum Besten des Gesellschaftsvermögens und das Recht auf die unterzeichneten Aktien, und die Gesellschaft ist befugt, für diese ihr heimfallenden Aktien neue, in gleichem Betrage, zu emittieren.

V.

Die Statuten jeder Gesellschaft haben die Größe des für das Unternehmen erforderlichen Gesamt-Aktienkapitals zu bezeichnen.

VI.

Jede Aufnahme von Darlehen und jede Emission von Aktien über den ursprünglich genehmigten Gesamt-Aktienbetrag, den Fall der Ziffer IV ausgenommen, bedarf der Genehmigung der Staatsregierung.

VII.

Die Wahl der die Gesellschaft leitenden Organe, dann der Zeitpunkt dieser Wahl, bleibt den, längstens binnen zwei Monaten zur Genehmigung vorzulegenden Spezialstatuten jeder einzelnen Gesellschaft vorbehalten.

VIII.

Die Beschlüsse jeder Gesellschaft werden nach Stimmenmehrheit gefaßt. Das Stimmrecht ist von den einzelnen Statuten so zu vergeben, daß es nicht nach arithmetischer Berechnung des Aktienbesitzes, sondern nach Quoten desselben festgesetzt, und nicht einem einzelnen ein arithmetisches Übergewicht an Stimmen in die Hände gelegt werde.

IX.

Wechselseitige Streitigkeiten der bayer. Eisenbahngesellschaften, dann Streitigkeiten der einzelnen Gesellschaftsmitglieder unter sich, oder mit der Gesellschaft über Gesellschaftsverhältnisse sollen nur durch Schiedsgerichte, deren Bildung den einzelnen Gesellschaftsstatuten überlassen bleibt, geschlichtet werden.

X.

Der Staat wird zur Wahrung der öffentlichen Interessen bei den Eisenbahngesellschaften und Unternehmungen kgl. Kommissäre in den Eisenbahnangelegenheiten ernennen und sich durch diese von der steten Festhaltung der statutenmäßigen Bestimmungen überzeugen.

XI.

Zur Herbeiführung und Erhaltung möglichst übereinstimmender Grundsätze und Verfahrungsweisen in ihren Angelegenheiten, dann zur Regulierung der gegenseitigen Verhältnisse der einzelnen Bahnen, zu Bewirkung der Abrechnung über die Bahngelder, überhaupt zur beförderlichsten Erledigung aller allgemeinen Vorkommnisse, kann unter dem Beitritte der kgl. Kommissäre alle Jahre einmal, nach Bedarf auch öfter, eine Konferenz von Bevollmächtigten der bayer. Eisenbahngesellschaften stattfinden, und zwar abwechselnd in den Städten, in welchen dieselben ihren Sitz haben.

XII.

Die von dem Staate etwa nötig erachteten polizeilichen Anordnungen rücksichtlich der Eisenbahnen werden seiner Zeit der Gesellschaft näher bezeichnet werden.

XIII.

Der Staat behält sich bevor, die Eisenbahnen zum Betriebe der Postanstalt nach einem, mit den Gesellschaften zu treffenden Abkommen auf den Grund der bereits von Sr. Majestät festgesetzten Bestimmungen zu benutzen.

XIV.

Die Regulierung des Tarifs erfolgt in den ersten drei Jahren jährlich, nach Verlauf derselben alle drei Jahre, unter Genehmigung der Staatsregierung.

XV.

Abänderungen in den Statuten der einzelnen Gesellschaften können nur mit Genehmigung des Staats in dem Falle stattfinden, wenn drei Vierteile der persönlich versammelten, resp. durch persönlich anwesende Spezialbevollmächtigte dabei vertretenen Aktionäre sie beschließen.

XVI.

Die Spurweite soll auf allen bayer. Eisenbahnen vollkommen gleich sein, und zwar zu dem Maße von 4 Fuß 8½ Zoll engl. Maßes im Lichten zwischen den Schienen. Dasselbe wird nach bayer. Maße berechnet, sofort in ein Mutter- (Normal-) Maß zu München gebracht werden, wovon ein Exemplar bei dem kgl. Staatsministerium hinterlegt bleiben muß, und welches allen Bahnen sofort zu Grunde zu legen ist.

XVII.

Bei jeder bayer. Eisenbahn müssen die Schienen von solcher Tragkraft konstruiert und die Bauart der Bahn selbst so beschaffen sein, daß sie auch Schwertransporte von Waren und anderen Lasten aufnehmen und fortschaffen können.

XVIII.

Bei den bayer. Eisenbahnen soll in der Regel, und wo die Verhältnisse es nur immer gestatten, die Dampfkraft in Anwendung kommen, ausnahmsweise jedoch jeder Gesellschaft unbenommen bleiben, falls die Umstände, Terrainhindernisse u. dergl. es notwendig oder rätlich machen, auch der Pferde- oder anderer Kraft, sowie überhaupt jeder im Laufe der Zeit sich ergebenden, durch die Erfahrung bewährten Verbesserung oder Abänderung hierbei sich zu bedienen.

XIX.

Für rechtsbegründete, aus Anlaß des Unternehmens entstandene Entschädigungsansprüche haftet die Gesellschaft.

XX.

Die Statuten der einzelnen Gesellschaften erhalten die Genehmignng erst, nachdem

a) die zur Anlage der Bahn erforderliche Summe durch Subskription völlig gedeckt, und
b) das Verhältnis der Gesellschaft zu der kgl. Postanstalt und die der letzteren zu leistende Entschädigung durch besonderes Übereinkommen mit der kgl. Postanstalt, resp. dem Staatsministerium des kgl. Hauses und des Äußern, förmlich und rechtsverbindlich reguliert ist.

Über ihre Spezialstatuten konnten sich jedoch die beiden Comité-Sektionen in Augsburg und München nicht einigen, so daß im Juli 1837 durch kgl. Reskript den aus den Entwürfen beider Comité-Sektionen kombinierten Statuten die Genehmigung erteilt und gleichzeitig die Leistung der künftigen Eisenbahn für die Postanstalt festgestellt wurde.

Letztere erschien für die Eisenbahngesellschaft ziemlich drückend.

Die München-Augsburger Eisenbahngesellschaft hatte von der Postanstalt alle Felleisen mit Brief- und Zeitungspaketen und den Estafettensendungen zum

unentgeltlichen Transport zu übernehmen. Die zur Aufgabe bei den Briefposten geeigneten Gegenstände durften nur durch die kgl. Posten zum Transport auf die Eisenbahn und von dieser ebenso nur durch die kgl. Posten zur weiteren Beförderung und Ausgabe gelangen. Die Eisenbahnunternehmung hatte für Überlassung der Beförderung der zur Versendung mit der Fahrpost geeigneten Frachtstücke der kgl. Postanstalt eine nach dem Entgang an Postgefällen zu berechnende Aversionalvergütung zu leisten. Der Fahrplan wurde unter Mitwirkung der kgl. Postbehörden festgesetzt. Die Posten hatten die Befugnis auf der Eisenbahn, als Anhang an die Transporte unentgeltlich den allenfallsigen Bedarf an leeren Eil- und Packwagen transportieren zu lassen. Für den Fall als eine längere Unterbrechung in der Benutzung der Eisenbahn eintreten sollte, hatte die Gesellschaft für die zur temporären Wiederherstellung des regelmäßigen Postverkehrs erwachsenden Kosten der Postanstalt Ersatz zu leisten.

Auf Grund der nunmehr feststehenden Spezialstatuten konstituierten sich noch im Juli 1837 Verwaltungsrat und Direktorium und wählte ersterer zu seinem Vorstande den Herrn Hofbanquier Simon Frhr. v. Eichthal, letzteres den Herrn Josef Anton v. Maffei in München, der sich der Leitung des Unternehmens mit großer Aufopferung unterzog.

Es folgte die sofortige Einzahlung von 10 % des auf 3 Millionen Gulden (5 142 857 ℳ) festgesetzten Aktienkapitals und im Dezember die Wahl des bisherigen Direktorialmitgliedes, des kgl. Baurates Himbsel, zum Baudirektor, nachdem die deshalb mit Herrn Denis gepflogenen Unterhandlungen zu keinem Resultate geführt hatten.

Unterdessen war am 17. November 1837 auch das neue, als Beilage B abgedruckte Expropriationsgesetz erschienen, so daß im Jahre 1838 die bereits vorher begonnenen Grunderwerbungen rasch beendet werden konnten.

Im ersten Baujahre (1838) wurden von der zu 60 km Länge angenommenen Bahn die Erdarbeiten auf eine Länge von 20 km, der Oberbau auf 4 km und außerdem 31 Brücken und Durchlässe ausgeführt; eine Strecke von ca. 2½ km Länge zwischen der Lechbrücke und dem Bahnhofe zu Augsburg wurde ganz vollendet und vom 3. September an, noch während des großen Militärlagers daselbst, mit Pferden befahren.

Am 1. September 1839 war die Bahn von München bis Lochhausen, am 27. Oktober bis Olching und am 7. Dezember bis Maisach zusammen 24 km fahrbar und am Ende des zweiten Baujahres weitere 30 km der Vollendung nahe. Diese Bauarbeiten hatten aber auch bereits neun Zehntel des Aktienkapitales aufgezehrt und das Direktorium war zu der Überzeugung gekommen, daß der Rest von 10 % zur Vollendung der Bahn bei weitem nicht ausreiche. Die hauptsächlichsten Ursachen der Überschreitung der Kostenvoranschläge lagen nach den Geschäftsberichten des Direktoriums einesteils darin, daß in die Voranschläge nichts für die Zinsen des Aktienkapitals während der Bauzeit eingesetzt war, während jeder Aktionär, den Statuten gemäß 4 % Zinsen bezog; anderenteils waren für den Grunderwerb nur 130000 fl. (222 857 ℳ) veranschlagt, während

derselbe 438 743 fl. (752 131 ℳ) kostete. Diese Mehrausgabe kam teils daher, daß nur die für die Bahn nötigen Flächen berechnet waren ohne Rücksicht auf die abgeschnittenen und mit zu erwerbenden Parzellen, teils hatte sie ihren Grund darin, daß als wahrscheinlicher Ankaufspreis der Grundstücke nur der, nach der Ertragsfähigkeit berechnete Wert angenommen wurde, während der wirkliche Ankaufspreis häufig das Drei- oder Vierfache betrug, in einigen Fällen sogar das Sechs- und Achtfache bezahlt werden mußte. Außer diesen Ursachen der Kostenmehrung war noch eine weitere vorhanden, die nämlich, daß für sämtliche veranschlagte Brücken und Durchlässe größere Lichtweiten und außer den berechneten noch zwölf andere nicht vorgesehene Durchlässe nötig waren. Diese Bemerkung machte man noch zu gelegener Zeit. Es war nämlich damals als die Projektierungsarbeiten vorgenommen wurden das Terrain durch lang anhaltende trockene Witterung sehr entwässert und zuverlässige Angaben über die größten Wassermengen und die höchsten Wasserstände in früheren Jahren waren nicht vorhanden; die Brückenlichtweiten konnten daher um so leichter etwas zu klein angenommen werden, als man auf der andern Seite damit auch nicht verschwenderisch sein wollte und durfte. Die anhaltenden Regengüsse des Jahres 1838 gaben nun Gelegenheit, die nötigen Beobachtungen über Wassermengen und Wasserstände zu machen, um darnach die Brücken- und Durchlaßöffnungen zu bemessen. Die Gesamtlichtweite aller dieser Bauobjekte wurde nahezu verdoppelt.

Aus diesen und noch andern Gründen war das Direktorium genötigt, eine Anleihe von 1 100 000 fl. (1 885 714 ℳ) zu machen.

Auf desfallsigen Antrag genehmigte das kgl. Ministerium zwar die Aufnahme des Darlehens, verweigerte jedoch eine Bewilligung aus Staatsmitteln, selbst als augenblicklichen Vorschuß.

Einige Mitglieder der Verwaltungsstellen schossen hierauf das nötige Geld zusammen, und so wurde es möglich, die Bahn zwischen München und Augsburg am 4. Oktober 1840 zu eröffnen und dem allgemeinen Verkehr zu übergeben. Gleichwohl blieb noch viel zu thun übrig, so viel, daß von der zweiten Generalversammlung der Aktionäre am 17. Dezember 1841 die Aufnahme eines weiteren Anlehens von 100 000 fl. (171 429 ℳ) für Bau- und Inventarergänzungen, nachträgliche Grunderwerbungen u. s. w. genehmigt werden mußte.

Bezüglich des Bahnbaues und der ersten Zeit des Betriebes ist noch erwähnenswert, daß die München-Augsburger Eisenbahn auf eine große Strecke über Moore zu führen war, von denen das Haspelmoor bei Hattenhofen das bedeutendste ist. Zur Ermöglichung einer Bahnführung über dieselben wurden sie möglichst entwässert, hierauf in Entfernungen von 3 Fuß (0,876 m) konische Gruben von 4 Fuß (1,167 m) Tiefe, 3 Quadratfuß (0,256 qm) oberem und 2 Quadratfuß (0,170 qm) unterem Querschnitt ausgehoben und diese mit wasserdichtem Lehm ausgestampft welches Verfahren, damals als neu, große Anerkennung fand.

Von den Kunstbauten war die Lechbrücke bei Augsburg mit 325 Fuß (94,85 m) Lichtweite der bedeutendste. Die Brücken waren meist aus Holz konstruiert. Der Oberbau bestand aus einfachen T Schienen, die in gußeiseren

Stühlen mittels Keilen befestigt waren. Als Unterlagen dienten Querschwellen. Sämtliche Schienen, von denen ein laufender Fuß 13 bayer. Pfund wog, (1 lfd. Meter 24,94 kg) wurden aus England bezogen, die Stühle von bayerischen Hüttenwerken geliefert.

Sämtliche Stationsgebäude waren in der mindest kostspieligen Weise, fast alle nur aus Holzkonstruktion hergestellt.

Die von der Aktiengesellschaft für den Betrieb angeschafften 8 Lokomotiven waren sämtlich aus England und zwar: 4 von Robert Stephenson in Newcastle, 2 von Sharp Roberts in Manchester und 2 von Feuston-Murray in Leeds.

Vom 4. Oktober bis letzten November 1840 wurden zwischen München und Augsburg 256 Züge mit einer durchschnittlichen Fahrzeit von 2 Stunden und 32 Minuten befördert.

Die Geschwindigkeit betrug daher, inkl. Stationsaufenthalt, bei einer Bahnlänge von 16 1/6 bayer. Wegstunden 23,7 km in der Zeitstunde. Mit der Lokomotive allein soll es schon damals möglich gewesen sein die ganze Strecke in 45 Minuten zurückzulegen, was einer Geschwindigkeit von 80 km in einer Zeitstunde entspräche.

Zur Beratung über die von der kgl. Regierung beantragte Übernahme der Bahn durch den Staat, von welcher später bei dem einschlägigen Gesetze nochmals die Rede sein wird, wurde eine außerordentliche Generalversammlung der Aktionäre für den 12. August 1844 berufen.

Bei Eröffnung der Verhandlungen setzte der Vorstand des Direktoriums auseinander, daß die Annahme des mit der kgl. Staatsregierung vereinbarten Abtretungsvertrages empfohlen werden müsse. Er machte auf die Folgen einer möglichen Störung des Betriebes durch Krieg und auf das Bedürfnis eines weiteren Baukapitales von 1 1/2 Millionen Gulden für Legung eines zweiten Bahngeleises, für Grundankauf des Platzes der Schießstätte in München und Erbauung des Bahnhofes daselbst, sowie für Vermehrung der Betriebsmittel aufmerksam und wies nach, daß den Beteiligten außer dem angelegten Kapitale noch eine den gewöhnlichen Prozentertrag übersteigende Rente geboten werde. Die Abstimmung über den Abtretungsvertrag ergab die einstimmige Annahme desselben, und am 1. Oktober 1844 erfolgte die Übergabe der Bahn an den Staat.

Nahezu gleichzeitig mit dem Projekte der München-Augsburger Eisenbahn erwachten noch eine Menge Eisenbahnprojekte, welche im Zusammenhange als eine große deutsche Süd-Nordbahn erschienen, die, sich an die sächsischen Eisenbahnen anschließend und dem urherkömmlichen Handelswege folgend, die alten Handelsplätze Nürnberg und Augsburg in sich aufnahm und von letzterer Stadt aus mittels einer Bahn nach Lindau am Bodensee, sowie mittels einer anderen nach Salzburg in die von Wien dorthin projektierte österreichische Eisenbahn ausmündete.

Der Plan einer Eisenbahn von Augsburg nach Nürnberg war im Jahre 1836 von dem Hofbanquier Simon Frhr. v. Eichthal in München unter Mitbeteiligung des München-Augsburger Eisenbahncomités und des Direktoriums der Nürnberg-Fürther Eisenbahn ausgegangen, welch letztere dadurch ihren Unternehmungen

eine größere Ausdehnung zu geben, und denselben eine bedeutendere Frequenz zuzuführen hofften.

Die im Auftrage der Regierung durch die Kreisbauräte Beyschlag in Nürnberg und Ott in Ansbach zwischen März 1836 und März 1837 durchgeführten Terrainuntersuchungen ergaben eine Linie von Augsburg auf dem linken Lechufer bis Donauwörth, von da im Wörnitzthale, im Ollach- und Hornthale nach dem Ratzenbuck am Hahnenkamm, dann durch das Möhren- und Altmühlthal längs der Rezat und Regnitz über Weißenburg und Ellingen nach Nürnberg.

Auf Ansuchen des Gesellschaftsausschusses wurde dem kgl. Oberingenieur Pauli der obersten Baubehörde im November 1838 Urlaub zur Ausarbeitung der Detailprojekte und Leitung des Baues erteilt. Zu letzterem kam es jedoch gar nicht, und die Gesellschaft, welche bereits 1 % einbezahlt hatte, löste sich im Jahre 1841 bei Beginn des Staatsbahnbaues wieder auf.

Zur Ausführung einer Eisenbahnanlage zwischen Nürnberg und der nördlichen Reichsgrenze über Bamberg, Kulmbach und Hof hatte die bayer. Staatsregierung bereits im Februar 1836 einer Gesellschaft die Erlaubnis erteilt, und im November 1838 ihre Statuten genehmigt.

Auch für diese Linie wurden im Jahre 1836 technische Vorarbeiten durch den kgl. Bezirksingenieur Panzer und die Kreisbauräte Ott in Ansbach und Krafft in Bayreuth gefertigt, welche die technische Ausführbarkeit des Unternehmens außer Zweifel setzten; nur blieb noch unentschieden, ob der Betrieb der Bahn im Fichtelgebirge durchgehends mit Dampfkraft oder teilweise mit Pferden stattfinden solle. Nach Vorlage der Detailprojekte und Kostenanschläge erfolgte im März 1838 die Allerhöchste Genehmigung der Horizontal- und Vertikalprojektion der Bahn zwischen Nürnberg und Bamberg mit der Verpflichtung, diese innerhalb zwei Jahren zu vollenden. Der Beginn des Baues der Strecke von Bamberg bis an die Grenze bei Hof wurde auf das Frühjahr 1839 und die Vollendung auf das Jahr 1844 festgesetzt, ferner die Bestimmung getroffen, daß nach Ablauf von 99 Jahren das freie Eigentum der Bahn und ihrer Zugehörungen an den Staat übergehe, sowie der Vorbehalt gemacht, daß die Regierung die Bahn nebst Zugehör noch vor Ablauf der Konzessionsperiode mittels Kauf resp. Ablösung der Gesellschaftsrechte erwerben könne, wenn sie wolle. Die Postentschädigungen wurden für die ersten drei Jahre des Betriebes auf 9500 fl (16286 ℳ) jährlich, mit einer für die Zukunft nach Maßgabe des Nettoertrages bemessenen eventuellen Erhöhung bestimmt. Endlich waren weitere Maßregeln vorbehalten für den Fall, als es die Gesellschaft an Erfüllung der zu übernehmenden Verpflichtungen in Fortführung der Bahn bis zur Grenze bei Hof irgend gebrechen lassen sollte.

Mehrere dieser Allerhöchsten Bestimmungen erschienen dem provisorisch dirigierenden Ausschuß beschwerlich und es bemühte sich derselbe Modifikationen zu bewirken, was ihm jedoch nicht gelang. Das Unternehmen geriet ins Stocken, hinsichtlich der Strecke von Bamberg zur Nordgrenze erhoben sich weitere Schwierigkeiten, indem zwei Richtungen nach Hof und nach Koburg in Frage

kamen, und das Bestreben der Gesellschaftsmitglieder bloß die Nürnberg-Bamberger Strecke zur Ausführung zu bringen immer deutlicher hervortrat. Infolge dessen wurde die erteilte Konzession im November 1840 als erloschen erklärt.

Für eine Augsburg-Lindauer Eisenbahn wurde ebenfalls im Jahre 1836 eine Aktiengesellschaft konzessioniert, welche ihr Projekt nicht durchzuführen vermochte, und von der in demselben Jahre für eine München-Salzburger Bahn gebildeten Gesellschaft wurde nur bekannt, daß sie im Jahre 1839 die nötigen Voruntersuchungen habe anstellen lassen.

So viel Enthusiasmus sich auch im Anfange für diese und mehrere andere Projekte offenbarte, und so viel Unternehmer sich auch dazu meldeten, so kam dennoch keines zur Ausführung, indem infolge des Mißglückens einiger auswärtiger Unternehmungen, dann der Schwierigkeiten, welche der raschen Vollendung der München-Augsburger Eisenbahn entgegentraten eine allgemeine Entmutigung an dessen Stelle trat. Der Privatunternehmungsgeist wendete sich anderen Unternehmungen zu.

Sehr wenig ist daher in damaliger Zeit in Bayern durch Privatkräfte geschehen, und Bayern hätte wohl erst spät ein vollständiges Eisenbahnnetz erhalten, wenn nicht von Seite der Staatsregierung eingeschritten worden wäre.

Gegen Ende des Jahres 1840 beschloß nämlich König Ludwig I. die Erbauung einer Bahn, nicht nur von der Reichsgrenze bei Hof bis Nürnberg, sondern auch von Nürnberg bis Augsburg auf Staatskosten, und stellte die Fortsetzung von da bis Lindau in Aussicht. Sofort wurden Beratungen und Verhandlungen mit den kgl. sächsischen und herzogl. altenburgischen Regierungen angeknüpft, infolge deren im Januar 1841 zwischen diesen und der kgl. bayer. Regierung eine Übereinkunft zu stande kam, nach welcher die bayerische Bahn von Nürnberg über Erlangen, Bamberg und Kulmbach nach der Grenze bei Hof, die sächsische von da ab über Plauen und Altenburg nach Leipzig geführt und vom 1. Juli 1841 an in 6 Jahren also bis zum Sommer des Jahres 1847 vollendet werden sollte. In Beziehung auf die Natur der Zugkraft, welche auf der Strecke über das Fichtelgebirge angewendet werden sollte, war in den Verträgen je nach Befund des Terrains die Wahl zwischen Dampfwagen und Pferden offen gelassen.

Zur Ausführung der Bahn von Augsburg bis Hof wurde nun eine unter dem kgl. Staatsministerium des Innern stehende Eisenbahnbaukommission mit dem Sitze in Nürnberg gebildet, die anfänglich aus einem technischen Vorstande für die Bahnabteilung von Nürnberg nach Hof in der Person des kgl. Kreisbaurates Herrn Paul Denis aus Speier, einem technischen Vorstande für die Bahnabteilung von Augsburg nach Nürnberg in der Person des kgl. Oberingenieurs Herrn Friedrich August Pauli, und aus einem administrativen Vorstande für die Gesamtbahn in der Person des kgl. Oberzollinspektors Herrn Dürig bestand. Nach Verlauf eines Jahres trat jedoch Herr Denis in seinen früheren Wirkungskreis als Kreisbaureferent zurück und ging im Juni 1842 die oberste technische Leitung des gesamten Bahnbaues auf Herrn Pauli über. Bezüglich des

übrigen technischen Personales der Eisenbahnbaukommission finden sich im dritten Teile des Werkes die weitern Angaben.

Die kgl. Eisenbahnbaukommission begann ihre Thätigkeit am 1. Juli 1841.

Sie behielt die Linie zwischen Nürnberg und Bamberg, wie sie die von der konzessioniert gewesenen Aktiengesellschaft aufgestellten Ingenieure projektiert hatten, sowie die im Jahre 1836 im Auftrag der kgl. Regierung von den Kreisbauräten Beyschlag und Ott ermittelte Linie zwischen Augsburg und Donauwörth im allgemeinen bei, und leitete die Grunderwerbung und die Bauarbeiten auf diesen Strecken so rasch als möglich ein. Mit letztern wurde im August 1842 begonnen.

Dagegen ließ sie das Terrain zwischen Donauwörth und Nürnberg, sowie zwischen Kulmbach und der nördlichen Reichsgrenze bei Hof nach allen möglichen Richtungen untersuchen. In der einen Strecke verursachte die Überschreitung der Wasserscheide zwischen Donau und Main, in der andern der hohe Gebirgsrücken, welcher das Fichtelgebirge mit dem Thüringer Walde verbindet und die Wasserscheide zwischen Main und Elbe bildet, Schwierigkeiten, wie sie bis dahin fast bei keiner anderen Bahn vorgekommen waren.

Als Steigungsmaximum für die mit Lokomotiven zu betreibenden Strecken war damals 1 : 200 und für eine allenfallsige Pferdebahn 1 : 75 bestimmt. Erstere Steigung im Fichtelgebirge durchzuführen wurde wegen zu großer Kosten alsbald aufgegeben.

Es sollte nach den Projekten des Jahres 1841 und 1842 eine Höhe von circa 150 m auf drei schiefen Ebenen mittels stehender Dampfmaschinen und Seilwerk erstiegen werden.

Die Steigung war zu 1 : 29 angenommen und waren für den Betrieb 6 Dampfmaschinen von 480 Pferdekräften gerechnet. Um die Kosten noch weiter zu reduzieren, dachte man auch daran, das damals bei den Kohlenbergwerken in England vielfach übliche Kompensationssystem anzuwenden, welches darin bestand, daß ein abwärts gehender Ballastzug den Reisezug aufwärts beförderte, und ein aufwärts gehender Ballastzug die Beschleunigung des abwärts gehenden Reisezuges verminderte.

Als Ballast sollte das Wasser einer am obern Ende der schiefen Ebene befindlichen Quelle dienen.

Infolge des Protokolles, der zur Prüfung des Kostenvoranschlages für die Augsburg-Nordgrenze-Eisenbahn niedergesetzten Ministerialkommission, vom 11. Januar 1843 wurde wegen der geringeren Baukosten auch die Durchführung einer schon bei Lichtenfels beginnenden Pferdebahn wieder ernstlich in Erwägung gezogen, als der technische Vorstand der Eisenbahnbaukommission die Neuprojektierung der Strecke nach dem damals erst bekannt gewordenen amerikanischen System vorschlug, nach welchem mittels Lokomotiven mit beweglichen Untergestellen, Kurven von weniger als 1000 Fuß (292 m) und Steigungen von mehr als 1 : 100 gefahrlos passiert werden könnten, und welches nur um weniges teuerer als eine Pferdebahn zu stehen kommen würde.

Dieser Vorschlag fand durch das Allerhöchste Reskript vom 9. Februar 1843 die Genehmigung und entstand nunmehr das der Ausführung zu grunde gelegte Projekt einer schiefen Ebene zwischen Neuenmarkt und Marktschorgast mit der Steigung 1 : 40, deren Befahrung mit amerikanischen Lokomotiven in Aussicht genommen war. Die Bauarbeiten zwischen Neuenmarkt und Hof begannen im August 1844.

Die ersten Terrainuntersuchungen, welche die Eisenbahnbaukommission auf der Strecke Donauwörth-Nürnberg vornahm, führten zur Beibehaltung der bereits im Jahre 1836 ermittelten Linie über Fünfstetten am Hahnenkamm und Weißenburg, welche unterm 20. März 1842 die Allerhöchste Genehmigung erhielt. Aus Anlaß des für diese direkte Linie nach englischem System berechneten Aufwandes von 17 000 000 fl. (29 142 857 ℳ) wurde jedoch zu Ende des Jahres 1842 die Frage über diese Bahnführung einer weiteren Prüfung und Erwägung zum Zwecke der Kostenreduktion unterstellt.

Der administrative Vorstand der Eisenbahnbaukommission Dürig trat, zum Gutachten aufgefordert, in mehreren Berichten entschieden für die Linie durch das Ries und über Nördlingen ein, und nach Abwägung aller Vor- und Nachteile wurde unterm 9. Februar 1843 unter Abänderung der früheren Bestimmung die Bahnführung von Donauwörth über Nördlingen und Gunzenhausen beschlossen. Zugleich wurden noch einzelne Änderungen der im allgemeinen festgesetzten Richtungslinie vorbehalten, insbesondere dann, wenn sich dadurch eine Kostenminderung erzielen lasse, indem nicht der kürzeste, sondern der weniger kostspielige und staatswirtschaftlich nützlichere Weg den Vorzug verdiene. Damit war jedoch die Sache noch nicht endgültig entschieden, indem kurze Zeit nachher der Vorstand der obersten Baubehörde, der Geheime Rat Leo v. Klenze, den Auftrag zur Bereisung der Bahnlinie von Hof bis Augsburg und zur Abgabe eines Gutachtens erhielt. Dieses Gutachten war von einem Schreiben an den kgl. Staatsminister v. Abel begleitet, durch welches der als Architekt berühmte Mann sich auch in der Frage des Bahnbaues als wohlunterrichtet und weitblickend zeigt. Es ist vom 18. Juli 1843 datiert und besagt u. a.:

„Es ist Ew. Excellenz bekannt, daß die sich auf die Anlage einer Eisenbahn zwischen Augsburg und Nürnberg beziehenden Untersuchungen schon vor 7 bis 8 Jahren angestellt wurden und daß, da damals die Rede davon war, diesen Bahnzug durch Privatunternehmer herstellen zu lassen, auf das vorsichtigste und umfassendste alle möglichen Richtungen und Linien untersucht wurden. Alle Ingenieure vereinigten sich zu der Ansicht, daß die geradeste Linie von Donauwörth über Dietfurt und Weißenburg die vorteilhafteste wäre, und auch das Ministerium des Innern mußte dieses nach genauer Untersuchung durch einen der Sache ganz kundigen Referenten bestätigen. Jedoch schlief die Sache damals für einige Zeit ein und kam erst im Jahre 1841 wieder ernstlich zur Sprache, nachdem, wie ich glaube, Ew. Excellenz weiser Rat den großartigen Entschluß Sr. Majestät des Königs hervorgerufen hatte, die Eisenbahnen als das was sie wirklich sind und sein sollen: als Staatsunternehmungen zu betrachten."

v. Klenze wiederlegt sodann den Vorwurf, als habe er ein Privatinteresse an der geraden Linie über Dietfurt und fährt fort:

„Se. Majestät der König hatten um so mehr an der Wahl der geraden und kürzesten Linie festgehalten, als eine bloß im relativen Sinne gemachte Kostenschätzung diese gerade Linie auch als die wohlfeilste erscheinen ließ.

Es ward also zur Ausarbeitung der Projekte geschritten und es geschah, was bei allen Kostenschätzungen der Art in allen Ländern stets geschehen war: die wirkliche Berechnung zeigte, daß die erforderliche Bausumme die frühere Schätzung in einem solchen Maße überstieg, daß zu einer Reduktion der Uberschläge geschritten werden mußte. Unter den Direktiven, welche Ew. Excellenz Weisheit der Kommission, welche zu diesem Zwecke unter meinem Vorsitze zusammentrat, für diese Reduktion vorzeichneten, war auch eine nochmalige Untersuchung der Linie über Nördlingen im Vergleiche zu der Richtung über Dietfurt und Weißenburg, da es sich herausstellte, daß insbesondere die großen Schwierigkeiten, welche der Erzielung normaler Steigungen und Kurven auf den Bahnstrecken von Hof bis Kulmbach und von dem Wörnitzthale bis Dietfurt entgegenstanden, es waren, welche den Bahnzug so außerordentlich verteuerten.

Die Kommission erkannte den Vorteil und die Notwendigkeit, den Bahnzug von Hof bis Kulmbach auf eine Pferdebahn zu reduzieren und die so kostspielig werdende Strecke aus dem Wörnitzthale bis Dietfurt auf einer womöglich weniger kostspieligen Richtung zu umgehen. In dieser Beziehung versuchte die Kommission eine Schätzung der Kosten, welche die allerdings 8 Stunden längere Linie über Nördlingen in Anspruch nehmen würde und fand hier eine voraussichtlich mögliche Ersparung von 2 977 560 fl. Indem die Kommission in ihrem Sitzungsprotokolle diese Resultate gewissenhaft darlegte, glaubte sie dennoch dieselben nicht zuverlässig genug, um sich ohne weitere Untersuchung für die Wahl der Linie über Nördlingen, sondern nur für eine genauere Terrainuntersuchung und Kostenveranschlagung derselben aussprechen zu dürfen."

v. Klenze bespricht weiters das unterdessen bekannt gewordene amerikanische System des Bahnbaues und sagt, er fühle sich verpflichtet, darauf aufmerksam zu machen, daß:

„die geradeste und kürzeste Linie über Dietfurt und Weißenburg in jeder Beziehung die vorteilhafteste und bei zweckmäßiger Anlage und einem wohlgewählten Bausysteme um mehrere Millionen wohlfeiler, als die Linie über Nördlingen sein muß".

Es wird der Vorschlag gemacht, auch diese gerade Linie nach amerikanischem System projektieren und veranschlagen zu lassen und für dieselbe angeführt, daß die Bevölkerung auch hier relativ und positiv dichter und zahlreicher, als auf der Linie über Nördlingen sei, daß die Verlängerung der Linie auf den Personen- und Warentransport zwischen den Endpunkten nachteilig einwirken müsse, daß

auch der Zwischenhandel auf der kürzeren Strecke sich höher herausstellen würde, in welcher Beziehung auf den Verkehr der Stadt Weißenburg, die Solenhofer Steinbrüche und die Pappenheimer und Monheimer Thongruben ꝛc. ꝛc. hingewiesen wird.

Im weiteren Verlaufe des Schreibens wird ausführlich nachgewiesen, daß der Vorteil der Nähe der Bahn sowohl für die Stadt Nördlingen als für die Verfrachtung der Landesprodukte des Rieses vielfach überschätzt werde, und sodann gesagt:

„Dem allgemeinen Grundsatze nach will und soll der Staat nur die großen und geraden Hauptlinien eines Eisenbahnsystems berücksichtigen und bauen, und die Befriedigung der einzelnen Lokalinteressen auch den Lokalopfern anheimgeben. Sollte also die Stadt Nördlingen wirklich ein so großes Interesse haben, den Weg nach Nürnberg und Augsburg ganz auf einer Eisenbahn zurücklegen zu können, welches doch wohl nur in der Hoffnung begründet sein kann, der privilegierte Platz für den Zwischenhandel der Landesprodukte der Umgegend zu werden, so wäre eine Zweigbahn etwa nach Nußbühl auf der geradesten Linie zur Benutzung der Pferdekraft oder auch nach dem amerikanischen System für Lokomotiven gebaut, stets das beste und bei weitem wohlfeilste Auskunftsmittel, denn ihre Kosten würden, selbst wenn der Staat den Bau übernehmen wollte, noch bei weitem nicht die Hälfte, ja nicht den dritten Teil der Ersparungen erreichen, welche durch die Wahl der geradesten Linie über Dietfurt erreicht würde.

Jedoch glaube ich, daß ohne allen Zweifel der Bau einer guten Straße von Nördlingen nach Monheim, welcher schon seit Jahren angeordnet ist, dem wahren aus der Natur der Sache hervorgehenden Bedürfnisse vollkommen entsprechen wird."

Dieser Brief schließt mit einer detailierten Beschreibung der vorgeschlagenen Linie.

Demselben folgte ein weiterer vom 12. November 1843, in welchem die früheren Angaben vervollständigt und alle gegen die direkte Bahn vorgebrachten Bedenken widerlegt werden, und aus welchem noch folgende Stelle hervorgehoben werden soll:

„Sprechen die drei positiven Momente: Zeit, Betrieb und Kostenaufwand, sowie der täglich mehr Geltung erlangende Grundsatz, Haupteisenbahnzüge möglichst gerade zu führen und die von dieser geraden Linie abliegenden Städte nicht durch Umwege, sondern durch Zweigbahnen zu erreichen, auf das klarste für die Wahl der kürzesten Linie, so muß ich hier auch noch eine allgemeine Berücksichtigung zu Gunsten dieser Wahl anführen.

Sollen die Eisenbahnen bei uns in dem nicht sehr geldreichen Deutschland, wie in Amerika allgemeines Kommunikationsmittel werden, so müssen sie ohne zu exorbitante Kosten auch auf hüglichte und selbst Berggegenden anwendbar gemacht werden.

Dieses kann aber nur geschehen, indem die normalen Verhältnisse der Steigungen und Kurven stets so verbessert werden, daß jene möglichst groß, diese möglichst klein angewendet und befahren werden können. Dieses haben die Amerikaner am schnellsten gefühlt und ihr Streben vorzüglich darauf gerichtet; dadurch ist es auch gelungen, schon jetzt Resultate zu erzielen, welche selbst die Techniker vor 6 bis 7 Jahren noch für unzulässig erachteten.

Während damals 1/8 Prozent für die höchste normale Steigung und 3000 Fuß (875,6 m) für den kleinsten Kurvenradius galten, werden jetzt bei dem gewöhnlichen Bahnsysteme dreimal größere Steigungen und dreimal kleinere Radien unbedenklich verwendet und beide Verhältnisse bei dem amerikanischen Systeme sogar noch um die Hälfte größer und kleiner genommen.

Bei einer Sache von so ungeheuerem Interesse aber kann man, da ein theoretischer Grund nicht entgegensteht, in einem Gefühle der Gewalt, welche die stärkste Bestrebung unserer Zeit: die statischen und mechanischen Kräfte zu Gunsten der sozialen Interessen zu bändigen und zu lenken, ausübt, mit aller Sicherheit voraussagen: diese Steigungs- und Kurvenverhältnisse werden noch verbessert werden. Welchen Vorwurf aber würden diejenigen sich zu machen haben, welche dieses übersehend, und bei dem jetzigen Bahnbaue nicht berücksichtigend große Opfer brächten, um Steigungs- und Kurvenverhältnisse zu erzielen, welche in einigen Jahren, ja man möchte sagen Monaten, schon für jede wünschenswerte Geschwindigkeit und Belastung als ganz überflüssig sich zeigen würden?"

Infolge dieser Ausführungen wurde die Eisenbahnbaukommission Nürnberg zur wiederholten Untersuchung der verschiedenen Linien, sowohl für englisches als amerikanisches System veranlaßt. Diese Untersuchungen hatten das Ergebnis, daß für die Linie über Fünfstetten nur das amerikanische und für die Linie über Nördlingen nur das englische System in Frage kommen könne, daß hiernach die Baukosten der ersteren generell auf 5 622 500 fl. (9 638 571 ℳ), die der letzteren auf 8 116 600 fl. (13 914 171 ℳ) veranschlagt werden müßten und auch die Betriebskosten bei der direkten Linie sich niedriger als bei der anderen berechneten.

Gegen die direkte Linie wurde technischerseits nur an dem Bedenken festgehalten, daß dem Betriebe eine Störung erwachsen werde, wenn die Züge in Donauwörth und Weißenburg getrennt, und nach Passierung der mit amerikanischen Lokomotiven betriebene Strecke wieder zusammengestellt werden müßten.

Dagegen wurde für die Linie über Nördlingen hauptsächlich hervorgehoben, daß sie möglichst vielen Interessen des inneren Verkehrs Rechnung trage und dem Zugang von Personen und Gütern der Nachbarländer die größtmöglichste Erleichterung gewähre. In letzterer Beziehung scheint man einen baldigen Anschluß der württembergischen Bahnen in Nördlingen erwartet zu haben.

Eine Entscheidung in dieser Frage brachte die Allerhöchste Entschließung vom 28. Juni 1844, in welcher gesagt ist, daß Se. Majestät der König von den neuerlichen umfassenden Ermittelungen über die zu wählende Richtung der

Ludwigs-Süd-Nordbahn auf der Strecke zwischen Donauwörth und Pleinfeld Kenntnis zu nehmen und in hauptsächlicher Erwägung der hierbei eintretenden staatswirtschaftlichen und kommerziellen Rücksichten zu beschließen geruht haben, daß es bei der schon früher erfolgten Allerhöchsten Bestimmung der Bahnlinie zwischen Donauwörth und Pleinfeld in der Art sein endliches Bewenden behalte, wie sie nach den neuesten an Ort und Stelle gepflogenen Untersuchungen als die zweckmäßigste erscheint, nämlich von Donauwörth über Harburg, Nördlingen, Öttingen, Wassertrüdingen, Altentrüdingen, Kronheim, Gunzenhausen, durch das St. Veiter Thal nach Pleinfeld und von da über die Hainzmühle (früher Mäusleinsmühle) nach Schwabach.

Damit war der letzte Teil der Bahnstrecke zwischen Augsburg und der Nordgrenze bis Hof definitiv bestimmt und konnte auch für diesen die Detailprojektierung und der Bau eingeleitet werden.

Die umfangreichen Terrainaufnahmen bei Projektierung der Süd-Nordbahn gaben dem damaligen Ingenieurpraktikanten und späteren Sektionsingenieur in Immenstadt Friedr. v. Lößl im Jahre 1843 Veranlassung, die bereits im vorigen Jahrhundert erfundene Darstellung koupierter Terrainverhältnisse durch Koten- und Schichtenpläne (Horizontalkurven) für Tracierungszwecke zu benutzen. Bald nachher wurde diese Methode allgemeines und obligates Tracierungsmittel beim bayer. Eisenbahnbau.

Bis Ende 1842 hatte die Regierung die vorbereitenden Schritte gethan, sowie den Bau der Bahn eingeleitet, ohne die Zustimmung der Stände einzuholen, deren sie entbehren zu können glaubte, da sich jedes Jahr in der Staatsrechnung Erübrigungen ergeben hatten.

Dann sah sie sich aber wegen Ungenügendheit dieser Mittel außer Stande, in der bisherigen Weise das Unternehmen weiter zu fördern, weshalb sie in dem, unterm 27. November 1842 der Kammer der Abgeordneten überbrachten Budget für die V. Finanzperiode eine jährliche Position von 1 200 000 fl. (2 057 143 ℳ) für den Bau von Eisenbahnen aufnahm.

Der II. Ausschuß der Kammer (für die Steuern) ordnete ein besonderes Referat hiefür an, beauftragte hiermit den Abgeordneten Bestelmeyer und veranlaßte das Ministerium zu einer Reihe weiterer Vorlagen.

Unterm 22. Februar 1843 überbrachte der Finanzminister Graf von Seinsheim auch einen Gesetzentwurf, betitelt: Die Aufnahme eines Anlehens zur Deckung der Kosten des Eisenbahnbaues von der Reichsgrenze bei Hof nach Lindau betr.

Der Ausschußreferent macht in seinem Vortrage hierüber darauf aufmerksam, daß der Gesetzentwurf nicht den Beirat und die Zustimmung der Stände zum Eisenbahnbau überhaupt, sondern nur zur vorläufigen Aufnahme eines Kapitales verlangt und sich vorbehält, die Mitwirkung der Stände zu weiteren Kapitalsaufnahmen, sowie zur Bildung eines besonderen Amortisationsfonds, später in Anspruch zu nehmen. Derselbe sagt:

„Forschen wir nach den Gründen, warum der Bau der Eisenbahn von Augsburg nach Hof ohne vorgängige ständische Zustimmung beschlossen und begonnen ward, so begegnen wir leider wieder, wie in so vielen anderen Dingen, dem hoffentlich bald verschwindenden Zankapfel des Erübrigungsprinzipes, denn ohne Zweifel bestand die Voraussetzung, daß die Erübrigungen hinreichen würden jenen Bau zu führen, wozu sich dann die Regierung nach der Art und Weise, wie sie bis jetzt den § 8 Titel VII der Verfassungsurkunde interpretierte, ohne vorgängigen Beirat und Zustimmung der Stände die Befugnis vindiziert zu haben scheint."

Es wird sodann die Frage aufgeworfen, ob die Eisenbahnen zu jenen außerordentlichen und unvorhergesehenen Bedürfnissen gehören, von denen der angezogene Paragraph der Verfassungsurkunde spricht und dieselbe dahin beantwortet, daß die Eisenbahnen als Bedürfnis gelten mögen, als ein unvorhergesehenes Bedürfnis könne aber sicherlich nicht eine Einrichtung betrachtet werden, die seit Jahren schon in verschiedenen Staaten teils ausgeführt, teils vorbereitet sei. Der Referent halte sich daher für verpflichtet in den Gesetzentwurf die bisher stattgefundene und die noch stattfindende Verwendung der Erübrigungen auf die Eisenbahnen aufzunehmen und die ständischen Rechte damit zu wahren. In ausführlicher Weise werden in dem Referate sodann die Verkehrsverhältnisse, die Baukosten und die Rentabilität der projektierten bayer. Bahnen besprochen, aber auch konstatiert, daß die Ausführung der Bahnen und die Bestimmung der Linien in ihrem Detail nur Sache der Regierung sein könne, indem eine Einmischung der Stände, die Hauptrichtungspunkte ausgenommen, in Hinsicht der vielen Sonderinteressen eine solche Meinungsverschiedenheit herbeiführen würde, daß schon dadurch das Schicksal jedes derartigen Gesetzentwurfes in Frage gestellt werden würde.

Der am Schlusse des Referates vorgetragene modifizierte Gesetzentwurf fand mit wenigen nicht wesentlichen Abänderungen die Zustimmung der beiden Kammern und wurde als erstes bayer. Eisenbahn-Dotationsgesetz unterm 25. August 1843 publiziert.

Durch Gesamtbeschluß beider Kammern wurden dem Gesetzentwurfe die Anträge beigefügt:

„Es sei Se. Königliche Majestät ehrerbietigst zu bitten:

1. Allergnädigst in Erwägung zu ziehen, ob nicht durch eine Vereinbarung mit der kgl. württembergischen Regierung die Nachteile zu beseitigen sind, welche aus zwei parallel laufenden Bahnen von Augsburg nach Lindau und resp. von Ulm nach Friedrichshafen entstehen können;
2. über die weitere Ausbildung des bayerischen Eisenbahnsystems, von Osten nach Westen, namentlich von der österreichischen an die württembergische Grenze und von Bamberg über Würzburg nach Frankfurt, Einleitungen allergnädigst zu treffen, und je nach Erfordernis der nächsten Ständeversammlung den darauf bezüglichen Gesetzentwurf vorlegen zu lassen;

3. zur gleichmäßigen Vorlage an die nächste Ständeversammlung einen Gesetzentwurf über die Grundlagen zur Feststellung der Bedingungen unter denen mittels Unterstützung des Staates Zweigbahnen durch Privatunternehmer hergestellt werden dürfen, allergnädigst bearbeiten zu lassen; und endlich
4. allergnädigst in Erwägung zu ziehen, ob nicht die kgl. Staatsschuldentilgungsanstalt zu ermächtigen sei, von den zur Deckung der Kosten des Eisenbahnbaues aufzunehmenden, im allgemeinen auf den Staatsschuldentilgungsfond, insbesondere aber schon jetzt auf die dem Eisenbahnbau von der Nordgrenze bei Hof nach Lindau durch das Budget der V. Finanzperiode zugewiesene Dotation aus laufenden Staatsgefällen, dann auf die Reineinnahme der Eisenbahn versicherten Anlehen bis zum Maximalbetrage von 3 Millionen Gulden in Kassaanweisungen, teils à 100 fl., teils à 500 fl. au porteur und 2 % pro anno verzinslich in der Art ausgestellt, daß auf der Rückseite dieser Kassaanweisungen der tägliche Betrag des Zinsenanfalles ausgedrückt sei, zu emittieren."

In dem vorbesprochenen Gesetzentwurfe war von Seite der Regierung auch die Eisenbahn von Augsburg nach Lindau aufgenommen und damit ausgesprochen, daß der Bau derselben auf Staatskosten stattfinden sollte. Die technischen Vorarbeiten waren von dem kgl. Bezirksingenieur Beyschlag in Kempten im Auftrag der Regierung hergestellt und hiernach eine Kostensumme von 18½ Million Gulden (31 714 286 ℳ) bestimmt worden. Bei den Debatten in der Kammer der Abgeordneten über diese Bahnstrecke standen hauptsächlich zweierlei Ansichten sich gegenüber wovon die Vertreter der einen mit dem Referenten Bestelmeyer eine Vereinigung mit der württembergischen Regierung, welche den Bau der Linie Ulm-Friedrichshafen bereits beschlossen hatte, und den Bau einer gemeinschaftlichen, bayerisch-württembergischen Bahn an den Bodensee befürwortete, während die andere, deren Motive der Abgeordnete Frhr. v. Schätzler ausführlich entwickelte, für eine rein bayerische Bahn nach Lindau eintrat.

Der Gesetzentwurf wurde mit der Bahnrichtung Augsburg-Lindau genehmigt und den Wünschen der Anhänger einer gemeinschaftlichen Bahn durch den bereits oben angeführten Antrag zum Gesetzentwurfe Rechnung getragen.

Die Regierung behielt jedoch die von ihr ursprünglich in Aussicht genommene Richtung von Augsburg über Kaufbeuren und Kempten nach Lindau bei und ließ noch im Laufe des Jahres 1843 mit den Vorarbeiten für dieselbe durch die Eisenbahnbaukommission beginnen.

Die Bahnlinie von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg nach Frankfurt, für welche der Handelsstand Unterfrankens ebenfalls bereits im Jahre 1835 eine Aktiengesellschaft bilden wollte, wurde damals als nicht in den Absichten der kgl. Staatsregierung gelegen bezeichnet. Ein weiterer Versuch, die Bildung einer Aktiengesellschaft zur Ausführung dieses Bahnbaues zu bewerkstelligen, wurde im Jahre 1843 unternommen. Es konnte jedoch eine Übereinstimmung

zwischen der Regierung und den an die Spitze des Unternehmens getretenen Privaten nicht erzielt werden. Im Februar 1844 wurden die Verhandlungen abgebrochen und die Regierung beschloß den Bahnbau auf Staatskosten zu übernehmen. Sie ordnete alsbald den Beginn der Vorarbeiten durch die der kgl. Regierung von Unterfranken unterstellten kgl. Bauinspektionen Schweinfurt, Würzburg und Aschaffenburg an, unterstellte jedoch kurz darauf im März 1844 die Leitung dieser Vorarbeiten der kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg und verfügte die Errichtung eigener Projektierungssektionen hierfür.

Während somit im Verlaufe des Jahres 1844 mit den Detailprojekten der Augsburg-Lindauer und Bamberg-Aschaffenburger Bahn begonnen worden war, wurden die Bauarbeiten auf der Augsburg-Hofer Strecke derart gefördert, daß die erste Abteilung von Bamberg nach Nürnberg am 25. August 1844, als dem Allerhöchsten Geburts- und Namensfeste Sr. Majestät des Königs, durch den hierzu ernannten kgl. Kommissär, den kgl. Finanzminister Graf v. Seinsheim feierlich eröffnet werden konnte. Es fand unter Beteiligung zahlreich geladener Gäste eine Fahrt von Nürnberg nach Bamberg und zurück statt, mit entsprechenden Festlichkeiten in beiden Städten sowie auf der Durchfahrt in Erlangen und Forchheim.

Am 1. Oktober 1844 wurde diese Strecke dem regelmäßigen Verkehr übergeben und gleichzeitig der Betrieb der München-Augsburger Eisenbahn vom Staate übernommen.

Als Betriebsverwaltung für diese Linien sowie die am 20. November 1844 weiters eröffnete Strecke Oberhausen-Nordheim fungierte die kgl. Eisenbahnbaukommission bis 15. April 1845.

Mit letzterem Tage trat für den Bahnbetrieb die Generalverwaltung der kgl. Eisenbahnen in München unter dem kgl. Staatsministerium des Äußern in Thätigkeit, während die kgl. Eisenbahnbaukommission in Nürnberg dem Staatsministerium des Innern untergeordnet blieb.

Zum Direktor der Generalverwaltung wurde der Oberzollinspektor und administrative Vorstand der Eisenbahnbaukommission Nürnberg B. F. J. Dürig mit der Bestimmung ernannt, daß derselbe vorläufig in seiner bisherigen Verwendung belassen und die Leitung der Geschäfte der Generalverwaltung der kgl. Eisenbahnen interimistisch dem Vorstande der ebenfalls unter dem Staatsministerium des Äußern stehenden Generalpostadministration v. Goeb übertragen werde. Schließlich wird über die Baunormen für die ersten bayer. Staatsbahnen erwähnt, daß es Grundsatz war, zwar die Doppelbahn auszustecken und Grund und Boden dafür zu erwerben, sowie auch die größeren Kunstbauten und die Durchlässe für ständig fließendes Wasser sofort auf Doppelbahn auszuführen, im übrigen dagegen die Bahn nur für ein Geleise herzustellen.

Bei der Tracierung war zunächst das Baukostenminimum maßgebend. Die Kurvenwiderstände wurden vollständig ignoriert und auch auf die damals noch ziemlich unbekannten Betriebskosten wenig Rücksicht genommen.

Hinsichtlich der Erdarbeiten strebte man die möglichste Ausgleichung der Damm- und Einschnittsmassen an, was wesentlich erleichtert war durch ein von

dem bayer. Sektionsingenieur Bruckner in Lindau im Jahre 1844 erfundenes Verfahren, wonach die zu transportierenden Erdmassen und die Transportentfernungen graphisch dargestellt wurden. Dieses Verfahren wurde von dem damaligen Ingenieurpraktikanten Röckl durch eine einfache Methode zuerst zur Bestimmung des Transport- und später überhaupt des Kostenminimums verbessert und von der Eisenbahnbaukommission obligatorisch für den ganzen bayer. Eisenbahnbau eingeführt. Die Veröffentlichung desselben durch Launhard ohne Angabe der Quellen verfolgte erst etwa 30 Jahre später.

Große Kunstbauten suchte man prinzipiell zu vermeiden, wodurch sich in mehreren Fällen, insbesondere auf der Augsburg-Lindauer Strecke, Erdarbeiten ergaben, die bis dahin als nahezu unausführbar galten.

Das Normalquerprofil für die Erdarbeiten hatte auf Planie eine Kronenbreite von 15,5 Fuß bayer. (4,52 m) mit einer Banquetneigung von 0,2 Fuß (0,06 m). Die Bahngrabentiefe war zu 3,2 Fuß (0,93 m) unter Planie bei 1 Fuß (0,29 m) Sohlenbreite angenommen und sämtliche Böschungen wurden in der Regel zweimalig und ohne Bermen angelegt. Die Breite des Unterbaukastens betrug 10 Fuß (2,92 m) und dessen Höhe 1½ bis 2 Fuß (0,44—0,58 m), je nachdem unter den Schienenstühlen Holzschwellen oder Steinunterlagen angeordnet und der natürliche Boden bei Einschnitten, sowie das zu den Dämmen verwendete Material mehr oder weniger wasserdurchlassend war. Zu beiden Seiten des Unterbaues wurden Sickerdohlen durch die 2,75 Fuß (0,80 m) breiten Erdbanquete verschränkt, nämlich einmal links und das folgende mal rechts der Bahn angebracht und dieselben bei Einschnitten in Entfernungen von je 20 Fuß (5,84 m) und bei Aufdämmung in Entfernungen von je 30 Fuß (8,76 m) angelegt.

Bezüglich der Holzschwellen war bestimmt, daß dieselben auf allen Bahnhöfen und Stationsplätzen, auf allen Brücken und auf allen Dämmen über 5 Fuß (1,46 m) Höhe zur Anwendung zu bringen seien, im übrigen aber Steinwürfel, wenn die Beschaffung derselben nicht bedeutend teurer als Holzschwellen komme.

Zu den Würfeln selbst wurden vor 1846 Sandsteine, nachher vorwiegend Granite verwendet. Auf ihnen wurden die Schienenstühle mittels Holzdübeln und Nägeln befestigt und zwischen Würfel und Schienenstuhl eine getheerte Filzunterlage eingeschoben.

Die Schienenlage auf der Strecke Nürnberg-Bamberg wurde im Mai 1844 begonnen.

Die ersten ausgelappten Schienen mit 16 Linien (0,047 m) langen Lappen an den Enden wurden von dem Etablissement J. Cockerill in Seraing geliefert. Dieselben waren doppelt-symmetrische Stuhlschienen von 34 Linien (0,099 m) Höhe, 6 Linien (0,018 m) Stegdicke und 17,34 Fuß (5,061 m) Länge. Ihr Gewicht war zu 14 Zollpfund für den lfd. Fuß bayer. (23,98 kg per lfd. Meter) bestimmt. Bei der damals bestehenden Meinung, daß die Räder der Fahrzeuge den Schienenkopf nicht in der Mitte sondern seitwärts angreifen sollen, hoffte man diese Schienen in vier verschiedenen Lagen verwenden zu können. Das Bedürfnis eines kräftigeren Profiles machte sich jedoch bald geltend und wurde demselben

sowohl durch Erhöhung wie durch Verstärkung des Kopfes (Michiels und sächsische Schienen) Rechnung getragen.

Im Jahre 1845 wurden die ersten Versuche mit stumpf abgeschnittenen Schienen gemacht und im Jahre 1852 die ersten breitbasigen Schienen auf der Strecke Augsburg-Lindau verlegt.

Die Kunstbauten wurden sofort solid in Stein konstruiert, und nur größere Spannweiten und schiefe Anlagen mit hölzernen Bogenhängwerken übersetzt.

Bei den Hochbauten war man bestrebt die thunlichste Sparsamkeit walten zu lassen.

Mit großer Umsicht wurde bei Bestellung der Lokomotiven zu Werke gegangen. Es wurden nämlich Erhebungen über alle bis dahin üblichen Konstruktionen gesammelt, und mit Benutzung der durch die Erfahrung bewährtesten derselben, von Direktor Pauli selbst ein Programm aufgestellt, welches die Hauptdimensionen, die Anordnung der Hauptteile und die Gewährleistung sowohl bezüglich der Sicherheit als der Leistungen vorzeichnete.

Nach diesem Programme wurden die ersten 24 Lokomotiven mit veränderlicher Expansion und zwar je 8 in den Etablissements v. Maffei in Hirschau bei München, Keßler in Karlsruhe und J. J. Meyer in Mülhausen bestellt, und bedungen, daß sich dieselben über die im Programm nicht enthaltenen Details gegenseitig verständigen und gleichförmig zu verfahren haben. Die erste dieser Lokomotiven brachte v. Maffei am 14. Mai 1844 auf die Schienen der München-Augsburger Eisenbahn, woselbst eine größere Anzahl von Probefahrten gemacht wurden, und wobei sich dieselbe sowohl in Bezug auf ihre Leistungen als auch auf die Solidität ihrer Ausführung vollständig bewährte.

Nachdem das Dotationsgesetz vom 25. August 1843 nur den Bau der Süd-Nordbahn festgesetzt hatte, sowie mit Rücksicht auf Artikel VIII dieses Gesetzes wurden in der Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 22. Dezember 1845 durch den kgl. Staatsminister des Innern v. Abel die Gesetzentwürfe:

1. den Ankauf und Ausbau der München-Augsburger Eisenbahn betr.;
2. den Bau einer Eisenbahn von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg an die Reichsgrenze betr.

hierauf von dem kgl. Finanzminister Graf v. Seinsheim der Gesetzentwurf:

3. über die Deckung des Bedarfes für den Fortbau der Ludwigs-Süd-Nordbahn während der 2. Hälfte der V. Finanzperiode, betr.

der Kammer zur Beratung vorgelegt und weiters in der Sitzung vom 20. Januar 1846 durch den kgl. Staatsminister v. Abel der Gesetzentwurf:

4. den Bau einer Eisenbahn von Lichtenfels gegen Koburg betr.

Aus den Motiven zu diesen Gesetzentwürfen wird erwähnt:

ad 1. München-Augsburger Eisenbahn.

„Nachdem die Herstellung der bayer. Süd-Nordbahn von Hof bis Lindau zum Beschluß erhoben war, mußte die Verbindung Münchens mit Augsburg durch eine, einen Bestandteil der kgl. Staatsbahnen bildende Eisenbahn als nächstes Erfordernis sich aufdrängen, damit die Hauptstadt, der Zentralpunkt

der gesamten Staatsverwaltung, mit dem wichtigsten bayer. Verkehrswege in unmittelbaren Zusammenhang gebracht werde.

Diese Bahn bildet ein wesentliches Glied der von der Kammer gewünschten Bahnverbindung von Osten nach Westen, namentlich auch von der österreichischen an die württembergische Grenze.

Dieselbe war Eigentum einer mit bedeutenden Zugeständnissen ausgerüsteten Aktiengesellschaft, welche den Betrieb selbständig und fast ganz unabhängig von der Regierung führte.

Die Bedingungen welche die Vertreter der Gesellschaft für eine Erwerbung der Bahn aus dem Grunde stellen zu müssen glaubten, weil die Gültigkeit des Vertrages von der Zustimmung der Stände abhängig gemacht und somit auf einige Zeit hinausgeschoben werden sollte, waren derart, daß sie seitens der Regierung in keiner Weise zugestanden werden konnten.

Wenn daher nicht zu dem äußersten, aber immerhin odiosen Mittel der Erbauung einer zweiten Bahn von München nach Augsburg gegriffen werden wollte, blieb nichts übrig, als sofort einen definitiven Vertrag über Erwerbung der Bahn für das kgl. Ärar abzuschließen.

Unstreitig — sagen die Motive weiter — war hier eines jener Ausnahmsverhältnisse vorhanden, welche im Leben der Staaten häufig wiederkehren, deren Eintreten aber außer dem Kreise möglicher Vorausberechnung liegt, und welche dann von der Regierung rasches Handeln und schnelle Benutzung der Umstände gebieterisch erheischen, wenn nicht wichtige Vorteile unwiederbringlich aus der Hand gelassen werden, oder empfindliche Nachteile unabgewendet bleiben sollen. Auch in verfassungsmäßig regierten Staaten liegt dann der Regierung die Pflicht ob, das öffentliche Wohl durch zeitgemäße Einschreitung zu wahren, selbst in solchen Fällen, in welchen die Zustimmung der Stände verfassungsgemäß zu erholen ist, und dann, gestützt auf das Vertrauen, daß ihrem Verfahren eine gerechte und einsichtsvolle Würdigung zu teil werde, demselben die nachträgliche Bewilligung verfassungsgemäß zu erwirken."

Die Motive besprechen weiters noch mehrere Vorteile, welche der alsbaldige definitive Vertragsabschluß für den Staat brachte, bringen den Wortlaut des mit der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen und am 25. September 1844 Allerhöchst bestätigten Vertrages über die Erwerbung der Bahn für das kgl. Ärar, und erläutern die einzelnen Positionen des Gesetzentwurfes.

ad 2. Bamberg-Aschaffenburg-Grenze (Ludwigs-Westbahn).

Nachdem die Motive die Wichtigkeit einer Bahnverbindung mit Frankfurt beleuchtet und darauf hingewiesen haben, daß die Stände selbst im Jahre 1843 um die Einleitung für diesen Bau gebeten, wird gesagt:

„Die Regierung machte es daher zum Gegenstande ihrer sorgfältigsten Erwägung, wie die bezeichnete Bahnverbindung als Staatsunternehmen zur Ausführung zu bringen sei, da das System des Staatsbaues, bei der stets wachsenden Bedeutsamkeit der Eisenbahnen in kommerzieller, politischer und strategischer Beziehung zu immer allgemeinerer Geltung gelangend, bei einer

Bahnverbindung wie die vorliegende mit den wichtigen Beziehungen des äußern und innern Handels, der politischen und administrativen Interessen des Landes, seiner mehrfachen Berührung mit dem Auslande u. s. w. vorzugsweise Anwendung zu fordern schien."

Die Motive ad 3, Fortbau der Süd-Nordbahn, und ad 4, Lichtenfels-Koburger Eisenbahn, behandeln keine prinzipiellen Fragen.

Die Kammer der Abgeordneten nahm zuerst den unter Ziffer 2 aufgeführten Gesetzentwurf in Beratung.

Einer der Hauptgegenstände der Diskussion war die Frage, ob der Staat oder ob Privaten bauen sollen. Am Schlusse der vier Sitzungstage dauernden Debatte nahm der kgl. Staatsminister des Innern v. Abel das Wort, um auf die gegen den Staatsbahnbau vorgebrachten Einwürfe zu antworten und schließlich die Erklärung abzugeben:

„Nie, meine Herren, ich bin zu dieser Erklärung angewiesen und beauftragt, nie wird die Regierung die Leitung und Benutzung der Eisenbahnen, einer Anstalt, deren Inhaber bis zu einem gewissen Punkte den gesamten kommerziellen und persönlichen Verkehr des Landes beherrscht, nie wird die Regierung diese Bahnen in ihren Hauptrichtungen in Privathände geben, nie und unter keiner Bedingung.

Ihre Abstimmung, meine Herren, hat die Frage zu entscheiden, ob das begonnene Eisenbahnnetz, von welchem für den Wohlstand des Landes, für seine höchsten Interessen so viel zu erwarten steht, ob es unvollendet bleiben soll oder nicht.

„Ja, meine Herren, ich sage mehr: Ihre Abstimmung wird nur über eine Zeitfrage entscheiden, sie wird nur darüber entscheiden, ob jetzt gebaut werden soll, wo unermeßliche Vorteile noch mit dem Bahnbau zu erhalten und dem Lande zu bewahren sind, oder ob gebaut werden soll, wenn der größere Teil dieser Vorteile unrettbar und unwiederbringlich verloren ist" u. s. w.

Eine große Majorität entschied hierauf zu Gunsten des ferneren Staatsbahnbaues.

Dem Gesetze, wie es aus der Beratung beider Kammern hervorging, waren die Anträge beigefügt:

„Es sei Se. Königliche Majestät ehrerbietigst zu bitten:

1. bald den Bau einer Eisenbahn von Nürnberg über Amberg nach Regensburg mit einem Anschluß an Österreich oder Böhmen in der mit der k. k. österreichischen Regierung zu vermittelnden und der Oberpfalz zuträglichen Richtung zu beschließen, und noch der gegenwärtigen Ständeversammlung einen eventuellen Gesetzentwurf darüber vorlegen lassen zu wollen;
2. daß bei der dereinstigen Festsetzung des Tarifs auf dieser Linie geeignete Rücksicht darauf genommen werde, daß den aus dem Süden und Osten gegen den Main ziehenden Gütern wegen des Umwegs über Bamberg nach Würzburg diejenige Erleichterung zu teil werde, welche die Nachteile der Konkurrenz mit den dem Main näherliegenden Landesteilen ausgleichen kann;

3. den Bau einer Eisenbahn von der österreichischen Grenze über München nach Ulm, unbeschadet des bereits begründeten Anschlußpunktes für eine württembergische Remsthalbahn zu beschließen und noch der gegenwärtigen Ständeversammlung einen eventuellen Gesetzentwurf hierüber vorlegen zu lassen;
4. fortan zu befehlen, daß bei dem Bau und Betrieb der Eisenbahn, resp. bei den Lieferungen der hierzu erforderlichen Maschinen, Eisenschienen und sonstigen Bedürfnisse, soviel wie möglich auf die bayerische Industrie Bedacht genommen und ihr hierbei selbst bei etwas höheren, jedenfalls aber bei gleichen Preisen und gleichen Leistungen der unbedingte Vorzug vor anderen vereinsländischen Fabriken eingeräumt werden solle."

Die Debatten über die übrigen drei Gesetzentwürfe drehten sich hauptsächlich um die zu bewilligenden Geldbeträge und werden hier nur die den Gesamtbeschlüssen beider Kammern angefügten Anträge beigesetzt:

ad 1. München-Augsburger Eisenbahn.

„Es möge Se. Majestät der König im verfassungsmäßigen Wege gebeten werden, womöglich den Bahnhof in die unmittelbare Nähe der Stadt München verlegen zu lassen, für welchen Fall die Regierung ermächtigt wird, noch ein Anlehen von 200000 fl. zur Deckung des Mehraufwandes aufzunehmen, resp. das im vorliegenden Gesetzentwurfe erwähnte Anlehen von 1800000 fl. auf 2000000 fl. zu erhöhen."

ad 4. Lichtenfels-Koburger Eisenbahn.

„Es möge Se. Majestät der König im verfassungsmäßigen Wege gebeten werden, die Lichtenfels-Koburger Bahn gegen Osten mit dem Königreich Böhmen durch eine Oberfranken und Oberpfalz in der Richtung von Bayreuth und Amberg durchziehende Eisenbahn zu verbinden und dadurch gleichzeitig die direkteste Verbindung Böhmens mit der Ludwigs-Süd-Nordbahn herzustellen."

Die vorbesprochenen vier Gesetze wurden unterm 23. Mai 1846 publiziert.

Der Bau der Süd-Nordbahn war seit der Eröffnung der ersten Teilstrecke am 1. Oktober 1844 mit aller Energie weiter betrieben worden und kamen im Jahre 1846 die Strecken: von Bamberg nach Lichtenfels, von Oberhausen bis zur Einmündung der München-Augsburger Bahn, und von Lichtenfels bis Neuenmarkt; dann im Jahre 1847 die Strecken: von Augsburg bis Kaufbeuren, und von Nordheim nach Donauwörth zur Eröffnung.

Von Mitte des Jahres 1846 ab wirkte jedoch auch hier die allgemeine Geldkrisis, welche in der großen Ausdehnung des Eisenbahnbaues insbesondere in Frankreich und England, dann in den Mittel- und Mißernten der letzten Jahre ihren Hauptgrund fand, störend.

Bis dahin waren die notwendig gewordenen Anlehen für den Eisenbahnbau durch Annahme von Geldern und resp. freiwilligen Darlehen bei den Staatsschuldentilgungs-Spezialkassen gegen Ausstellung 3½ proz. gewöhnlicher Staatsschuld-Mobilisirungsobligationen zu erhalten gesucht worden, und war dies auch mit genügendem Erfolge gelungen. Nach und nach wurde aber diese Quelle der

Darlehen unergiebiger und versiegte in der zweiten Hälfte des Jahres 1847 fast gänzlich. Es trat die Notwendigkeit ein, zur Erlangung der erforderlichen Anlehen andere Mittel aufzusuchen. Hierin war jedoch die Regierung dadurch gehemmt, daß in den Dotationsgesetzen vom Mai 1846 im Wege der Modifikation der Gesetzentwürfe durch die Kammern und in der Absicht die älteren, $3\frac{1}{2}$ proz. Papiere besitzenden Staatsgläubiger vor Verlusten zu bewahren, die Bestimmung aufgenommen worden war, daß die neuen Anlehen nur zu $3\frac{1}{2}$ % verzinslich sein sollten.

Zu diesem Zinsfuße war nunmehr Geld nur mit so belangreicher Einbuße am Kapital zu erlangen, daß die Regierung sich entschloß die Stände des Reiches auf den 20. September 1847 zu einer außerordentlichen Session einzuberufen und denselben einen Gesetzentwurf vorzulegen, nach welchem sie ermächtigt werden sollte, die für den Bahnbau noch weiter erforderlichen Darlehen zu 4% aufzunehmen.

Schon während der Kammerverhandlungen wurde jedoch zugegeben, daß nunmehr auch ein Anlehen zu 4% al pari schwerlich zu realisieren sei und deshalb der Gesetzentwurf derart modifiziert, daß der Regierung eine Anzahl verschiedener Wege zur Auswahl offen gelassen werden sollte, um sich rasch und billig in den Besitz der nötigen Mittel zur Fortsetzung des Bahnbaues, jedoch nur für die nächsten zwei Jahre zu setzen.

Damals zum erstenmale wurde in dem Referate des Abgeordneten Frhr. v. Lerchenfeld das Bestreben der Bauverwaltung nicht nur dem augenblicklichen, sondern auch dem für die nächste Zeit mit Sicherheit vorauszusehenden Bedürfnisse, Rechnung zu tragen einer herben Kritik unterzogen und als technischer Luxus beim Eisenbahnbau bezeichnet. Wenn auch zweifellos hierbei eine gute Absicht vorhanden war, so ergab sich daraus doch die nachteilige Folge, daß eine Reihe von Bahnhöfen zu klein angelegt wurde, die nach kurzer Zeit mit enormen Kosten erweitert werden mußten.

Das besprochene Gesetz wurde unterm 30. November 1847 publiziert, hatte jedoch nicht den gehofften Erfolg.

Das nach Artikel IV von der Regierung aufgenommene Arrosierungsanlehen lieferte nicht die Hälfte des für die Jahre 1847/49 veranschlagten Bedarfes.

Hieraus sowie aus den gleichzeitigen politischen Ereignissen entstand die Notwendigkeit im Jahre 1847 sämtliche Bahnbauten auf einige Monate gänzlich einzustellen, sodann aber alle verfügbaren Fonds zum Ausbau der Bahn von Kulmbach an die nördliche Reichsgrenze, und von Donauwörth nach Nürnberg, somit zur endlichen Vollendung der im Baue bereits am weitesten vorgeschrittenen Bahnstrecken der Süd-Nordbahn sowie zum Ausbau der München-Augsburger Bahn zu verwenden.

Es gelangten hiernach auch zur Eröffnung im Jahre 1848 die Strecke von Neuenmarkt bis zur nördlichen Reichsgrenze, und im Jahre 1849 von Nürnberg nach Donauwörth.

Auf der Bahnstrecke von Kaufbeuren nach Lindau wurden die Bauarbeiten auf wenige Objekte beschränkt und die disponiblen Techniker mit Projektierungs-

arbeiten, im Jahre 1848 für die Strecke Augsburg-Ulm, im Jahre 1849 für die Strecke München-Salzburg beschäftiget. Der Bau der Westbahn beruhte trotz aller getroffenen Vorbereitungen ganz, und von den für dieselbe errichteten acht Sektionen wurden vom Oktober 1848 ab nur drei in Funktion belassen.

Bezüglich der Organisation der Bahnverwaltung kommt hier zu bemerken, daß am 27. Mai 1847 die Zentralstellen für Leitung des Postwesens und Eisenbahnbetriebes vereinigt und die Generalverwaltung der kgl. Posten und Eisenbahnen gebildet wurde, worauf alsbald eine Trennung vom Ministerium des Äußern und die Zuteilung zum Ministerium der Finanzen erfolgte, bis endlich am 11. November 1848 das Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten geschaffen wurde und an dieses Ministerium die Respicienz sämtlicher Verkehrsanstalten, somit auch jene der Posten und Eisenbahnen überging.

Die kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg bestand bis zum 14. September 1847, an welchem Tage durch kgl. Verordnung eine ebenfalls dem Ministerium des Innern untergeordnete Eisenbahnbaukommission mit dem Sitze in München gebildet wurde.

Die Personalernennungen für letztere Behörde erfolgten jedoch erst vom 15. März 1848 ab. Mit Errichtung des Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten am 11. November 1848 wurde auch die Eisenbahnbaukommission München demselben unterstellt.

Bei Festsetzung des Geldbedarfes für den Eisenbahnbau in den Jahren 1849/50 und 1850/51 hatte die Regierung nur die Süd-Nordbahn, Westbahn und München-Augsburger Bahn im Auge, berechnete hierfür einen jährlichen Bauaufwand von 6 bis 7 Millionen Gulden und schlug in dem den Kammern im März 1850 vorgelegten Gesetzentwurf zum erstenmale vor, den gesamten Bedarf durch ein Anlehen zu decken, und dadurch die Kosten des Eisenbahnbaues nicht bloß der Gegenwart allein zu überbürden, sondern einen Teil derselben und bzw. deren Tilgung der Zukunft, in der sich der Nutzen und die Vorteile der Eisenbahnen erst recht entfalten werden, zu überlassen. Bis dahin waren über 31 Millionen Gulden (53 142 857 ℳ) oder mehr als $^2/_3$ des ganzen Betrages aus den laufenden Staatseinnahmen und Erübrigungen der III., IV. und V. Finanzperiode entnommen worden; für die nächste Budgetperiode standen jedoch solche Erübrigungen nicht mehr in Aussicht.

Der vorgelegte Gesetzentwurf fand die Zustimmung der Kammern mit der Modifikation, daß das Anlehen al pari aufgenommen, der Regierung die Festsetzung des nötigen Zinsfußes überlassen werden und gleichzeitig wieder die Erlangung eines Arrosierungsanlehens angestrebt werden sollte, da man nicht sicher war, die nötigen Millionen nunmehr selbst zu 5% al pari zu bekommen.

Ferner erteilten die Kammern den nachfolgenden Anträgen ihre Genehmigung:

1. Es sei der Bau der Südbahn bis Lindau jedenfalls so zu beschleunigen, daß sie spätestens gleichzeitig mit der Bahn von Augsburg nach Ulm in Betrieb treten könne.

2. So lange nicht die Notwendigkeit eines zweiten Schienengeleises auf den bayer. Bahnen im allgemeinen, oder doch auf der Strecke von Augsburg nach Bamberg nachgewiesen und genaue Kostenvoranschläge darüber vorgelegt würden, sei jeder Verwendung von Mitteln für diesen Zweck die Zustimmung der Kammern zu verweigern.
3. Für Gütersendungen von Nürnberg auf der Westbahn und umgekehrt von Westen auf dieser nach Nürnberg, sei eine dem Umwege über Bamberg entsprechende Tariferleichterung zu gewähren.
4. Es sei der dringende Wunsch auszusprechen, die kgl. Staatsregierung wolle mit der k. k. österreichischen Regierung Verhandlungen über die Verbindung der bayerischen Eisenbahnen mit den böhmischen und südösterreichischen Bahnen anknüpfen, und in Bezug auf jene in Sonderheit die Linie über Amberg als für Böhmen und Bayern gleich vorteilhaft im Auge halten, in Bezug auf den Anschluß der München-Salzburger Bahn aber darauf dringen, daß von Salzburg aus eine Bahnverbindung über Bruck mit Steiermark und Triest hergestellt werde.
5. Die Staatsregierung wolle für den Fall des Anschlusses bayerischer Bahnen mit böhmischen, in der Richtung auf Pilsen, für die Führung einer Bahn von der böhmschen Grenze über Amberg nach Nürnberg und einer Zweigbahn bis Regensburg sofort Einleitung treffen.
6. Auch ohne einen solchen Anschluß an böhmische Bahnen wolle die kgl. Staatsregierung über die Einleitung zur Erbauung einer Eisenbahn von Nürnberg über Amberg nach Regensburg, und die zur Bestreitung dieser Vorarbeiten erforderlichen Mittel dem nächsten Landtage einen Gesetzentwurf vorlegen.
7. Die Staatsregierung sei zu ermächtigen, von Privaten an Staatseisenbahnen gebaute Zweigbahnen zu pachten und auf Staatsrechnung zu betreiben.
8. Es sei der Gesamtkredit für den Bau der Westbahn von 29 052 000 fl. auf 22 000 000 fl. herabzusetzen, indem nach allen bei den bisherigen Bahnbauten gemachten Erfahrungen jene Summe bei Vermeidung unnützen Aufwandes auf Hochbauten ꝛc. jedenfalls hinreichen werde.
9. Der, nach Verwendung der im vorliegenden Gesetzentwurfe für den Ausbau der Münchën-Augsburgerbahn noch weiters in Anspruch genommenen 225 000 fl., nach dem Gesetze vom 23. Mai 1846 noch verfügbar bleibende Restkredit von 33 556 fl. 8¾ kr. sei für erloschen zu erklären.

In der Kammersession 1850 verlangte und erhielt die Regierung auch die Ermächtigung, zur Erbauung einer Eisenbahn von Augsburg nach Ulm auf Staatskosten die nötige Einleitung zu treffen.

Die gleiche Ermächtigung für die Linie München-Rosenheim-Salzburg sich zu erholen hielt die Regierung nicht für nötig, nachdem dem Fabrikbesitzer Joh. Ritter v. Maffei in München unter Genehmigung der Vereinssatzungen die

landesherrliche Bewilligung zur Bildung eines Vereines für den Zweck des Baues und Betriebes vorgenannter Bahn erteilt worden war.

Aus den Satzungen dieses Vereines, welche in der Eisenbahn-Zeitung von 1850 veröffentlicht sind, wird hervorgehoben, daß das erforderliche Baukapital auf 11 000 000 fl. (18 857 143 ℳ) festgesetzt und bestimmt war:

Zur Beischaffung des Bau- und Einrichtungskapitals verpflichtet sich jedes dem Verein beitretende Mitglied während 5 Jahren, vom Tage der ersten Aufforderung an gerechnet, einen Beitrag von täglich 6 kr. (0,17 ℳ) zu leisten. — Dieser Beitrag kann entweder in wöchentlichen Raten zu 42 kr. (1,20 ℳ) oder in monatlichen Raten zu 3 fl. 2 kr. 2 Pf. (5,21 ℳ), oder in vierteljährigen zu 9 fl. 7 kr. 2 Pf. (15,64 ℳ), oder in halbjährigen zu 18 fl. 15 kr. (31,29 ℳ), oder in jährlichen Raten zu 36 fl. 30 kr. (62,57 ℳ), folglich in 5 Jahren mit 182 fl. 30 kr. (312,86 ℳ) an die Kasse des Vereins entrichtet werden. Sobald auf diese Weise 60 000 Beiträge zu 182 fl. 30 kr. (312,86 ℳ) gezeichnet sind, wird die Subskription geschlossen.

Außer solchen baren Einzahlungen kann der gezeichnete Beitrag eines Mitgliedes des Vereines berichtigt werden:

a) durch Abzüge an den Löhnen der bei dem Bau beschäftigten Arbeiter,
b) durch Überlassung des ganzen oder eines Teiles des Kaufschillings von den für die Bahn zu erkaufenden Grundstücken,
c) durch Lieferung von Baumaterialien und für die Bahn erforderlichen Gerätschaften.

Es steht jedem frei:

a) dem Vereine für mehrere solche Beiträge beizutreten oder
b) sich mit anderen zu einer oder mehreren solchen Raten zu vereinigen oder auch
c) die Gesamtsumme der fünfjährigen ein- oder mehrfachen Beiträge mit je 182 fl. 30 kr. (312,86 ℳ) auf einmal bei der ersten Aufforderung zu erlegen u. s. w.

Im Mai 1850 wurde die Vollendung des Projektes für die München-Salzburger Eisenbahn dem provisorischen Verwaltungsausschusse des Privatvereines überwiesen, der alsbald mit Genehmigung der Regierung eine Änderung der im Jahre 1849 projektierten Bahnlinie vom rechten Isarufer bei Geiselgasteig über Glon und Aibling nach Rosenheim dahin vornahm, daß diese Bahn näher an das Gebirge gerückt und über Holzkirchen geführt wurde.

Aus später zu erörternden Gründen sah sich die Regierung im Jahre 1852 genötigt, die Vollendung der Projektierung und den Bau auf Staatskosten zu übernehmen. Die Vorarbeiten gingen hiernach wiederholt auf die Eisenbahnkommission über, und begann die Extradition an dieselbe am 26. Juni 1852 mit der bereits im Bau begriffenen Brücke bei Großhesselohe.

Nachdem im Mai 1851 der Bau der Linie von Augsburg nach Ulm im Anschlage von 8 000 000 fl. (13 714 286 ℳ) auf Staatskosten beschlossen, und außerdem das Staatsministerium ermächtiget war, die nötigen Einleitungen zur

Erbauung einer Eisenbahn von Nürnberg über Amberg nach Regensburg gleichfalls auf Staatskosten zu treffen, wurde zur Festsetzung des Bedarfes für die Eisenbahnbaudotationskasse in den Jahren 1851/52 mit 1854/55 geschritten. In dem Bauoperationsplane für diese Jahre war die Vollendung

1. der Ludwigs-Süd-Nordbahn,
2. der Ludwigs-Westbahn,
3. der München-Augsburger Bahn,
4. der Augsburg-Ulmer Bahn,
5. der Projektierung der Nürnberg-Amberg-Regensburger Bahn

aufgenommen.

Nach den Vorschlägen des Kammerreferenten Frhr. v. Lerchenfeld wurde der von der Regierung berechnete Anlehensbedarf von 41 500 000 fl. (71 142 857 ℳ) auf 38 027 000 fl. (65 189 143 ℳ) reduziert und in das Gesetz die Bestimmung aufgenommen, daß das Anlehen al pari abzuschließen sei.

Nur zwei Monate später am 28. Februar 1852 brachte der k. Staatsminister Dr. Frhr. von der Pfordten einen Gesetzentwurf ein, wonach auch die Eisenbahn von München über Rosenheim nach Salzburg und von Rosenheim nach Kufstein auf Staatskosten erbaut werden sollte.

Hierzu war die Regierung durch die Annahme veranlaßt, daß es der für den Bau dieser Linie konzessionierten Privatgesellschaft nicht gelingen werde, denselben innerhalb derjenigen Zeit zu vollenden, welche in dem Staatsvertrag zwischen Bayern und Österreich vom 21. Juni 1851 festgesetzt war. Nach demselben verpflichtete sich Bayern eine Eisenbahn von München über Rosenheim an die österreichische Grenze bei Salzburg und von Rosenheim an die österreichische Grenze bei Kufstein herstellen zu lassen und die Arbeiten derart zu fördern, daß diese Bahnen bis 1. März 1856 vollständig vollendet, d. h. in ununterbrochen fahrbaren Zustand versetzt und dem Verkehr übergeben werden können. Österreich verpflichtete sich dagegen eine Eisenbahn von der Grenze bei Salzburg an die österreichische Hauptbahn bei Bruck an der Mur und von der Grenze bei Kufstein bis Innsbruck herzustellen, und die Strecke von der Grenze bei Salzburg bis Salzburg und von der Grenze bei Kufstein bis Innsbruck ebenfalls bis 1. März 1856, jene von Salzburg nach Bruck an der Mur aber bis 1. März 1858 in gleicher Weise zu vollenden.

Die Kammern beschlossen jedoch auf Antrag des auch hierfür zum Referenten gewählten Abgeordneten Frhr. v. Lerchenfeld die Frage, ob die Bahn auf Staatskosten, oder durch eine Privatgesellschaft gebaut werden sollte, im Gesetze offen zu lassen, da letzteres das wünschenswertere sei.

Von den Vertretern des Privatbahnbaues wurde hauptsächlich geltend gemacht, daß durch weitere Staatsbahnbauten die Schuldenlast des Staates zu groß würde und dies um so bedenklicher sei als die Rente aus den bisher eröffneten Bahnen das Baukapital nicht einmal zu 1% verzinse, dann, daß durch die in so kurzen Terminen wiederkehrenden Staatsanlehen dem Verkehre des Landes, der Industrie und insbesondere dem Ackerbau zu viele Kapitalien entzogen würden.

Die Regierung machte jedoch von der ihr durch das Gesetz gewährten Möglichkeit auch diese Bahn auf Staatskosten zu bauen Gebrauch und übernahm die Vorarbeiten der bisherigen Privatgesellschaft, wie bereits erwähnt.

Die letztbesprochenen Gesetze gaben wieder die Mittel an die Hand den Staatsbahnbau vom Jahre 1851 ab mit aller Energie zu fördern, so daß zur Eröffnung gelangen konnten,

im Jahre 1852 die Bahnstrecken: Kaufbeuren-Kempten und Bamberg-Schweinfurt;
„ 1853 „ Kempten-Lindau, Augsburg-Dinkelscherben und Burgau-Neuulm; dann
„ 1854 „ Schweinfurt-Aschaffenburg-Grenze gegen Frankfurt, Ulm-Neuulm und Burgau-Dinkelscherben.

Somit waren am Schlusse des Jahres 1854 die Süd-Nordbahn, Westbahn und Augsburg-Ulmer Bahn vollendet.

Der Vollendung der Rosenheim-Salzburger und Rosenheim-Kufsteiner Bahn trat im Jahre 1854 ein neues Hindernis entgegen, indem die österreichische Regierung im Mai dieses Jahres erklärte, den Vertrag vom 21. Juni 1851 bezüglich der Bahn von Salzburg nach Bruck an der Mur wegen zu großer Terrainschwierigkeiten nicht erfüllen zu können.

Infolgedessen wurde bayerischerseits die Einstellung des Bahnbaues auf den oben genannten Strecken im Juni 1854 mit der Bestimmung verfügt, daß nur jene Arbeiten noch vorgenommen werden können, welche unumgänglich notwendig sind, um das bereits Hergestellte gegen Schaden zu sichern.

Erst am 21. April 1856 kam ein neuer Vertrag zwischen beiden Staaten zu stande, gemäß welchem die k. k. österreichische Regierung sich zur Herstellung einer direkten Eisenbahn von Salzburg über Linz nach Wien längstens innerhalb eines Zeitraumes von 5 Jahren, und der Bahnlinien von Innsbruck zur bayerischen Grenze bei Kiefersfelden, sowie jener von Verona nach Bozen bis zum 1. Oktober 1858 verpflichtete. Die kgl. bayer. Regierung verpflichtete sich dagegen die Anschlußbahnen von Rosenheim ab innerhalb der gleichen Termine in Betrieb zu setzen.

Die Gesetze vom 19. März 1856, die Eisenbahnbaudotation für die VII. Finanzperiode betr., dann vom 1. Juli 1856, den Ausbau der Eisenbahnlinie von Rosenheim bis an die Landesgrenze bei Salzburg betr., gewährten die zum Vollzuge dieses Staatsvertrages nötigen Kredite, so daß zur Eröffnung gebracht werden konnten:

im Jahre 1854 die Bahnstrecke: München-Großhesselohe,
„ 1857 „ Großhesselohe-Rosenheim,
„ 1858 „ Rosenheim-Kufstein,
„ 1860 „ Rosenheim-Salzburg.

Eine besondere Besprechung erfordert das vorgenannte Dotationsgesetz vom 19. März 1856.

Der Entwurf hierzu wurde der Kammer der Abgeordneten durch den kgl. Ministerpräsidenten Dr. Frhr. von der Pfordten in ihrer ersten öffentlichen

Sitzung für 1855/56 am 17. September 1855 übergeben und hatte die Aufgabe:

1. den Rückersatz der Vorschüsse zu bewirken, welche aus der Eisenbahnbaukasse für Zwecke geleistet wurden, die dem Eisenbahnbau fremd waren;
2. die Mittel zur Deckung des weiteren Bedarfes für den Staatseisenbahnbau zu gewähren.

Zu obigen Vorschüssen gehörten:

A. ein solcher vom 1000000 fl. (1714286 ℳ.) für die allgemeine Ausstellung deutscher Industrie- und Gewerbs-Erzeugnisse in München im Jahre 1854 resp. zur Erbauung des Glaspalastes daselbst, und

B. ein solcher von 1250000 fl. (2142857 ℳ.) für Instandsetzung der Donau-Dampfschiffahrt.

Diese Vorschüsse sollten nach dem Gesetzentwurf aus dem durch Gesetz vom 22. Februar 1855 bewilligten und nicht vollständig verwendeten Militäranlehen ersetzt werden.

Der weitere Bedarf für die Staatseisenbahnen war berechnet wie folgt:

I. Bedarf für die einzelnen Eisenbahnen:

A. Bereits in Betrieb stehende Eisenbahnen:
Für die Ludwigs-Süd-Nordbahn und Ludwigs-Westbahn nach Abzug der Ersparungen an der Maximiliansbahn Abt. I u. II 7296722 fl. (12508666 ℳ.).

B. In Bau begriffene Bahnlinien:
Für die Maximiliansbahn Abt. III wegen noch schwebender Verhandlungen mit Österreich vorläufig kein weiterer Bedarf, dagegen die Aufrechthaltung des bereits gegebenen gesetzlichen Kredites von 10 Millionen Gulden (17142857 ℳ.) für Vollendung des Baues bis Rosenheim und event. eines Teiles der Strecke gegen Kufstein.

C. In der Projektierung befindliche Linien:
1. Für Lichtenfels-Koburg vorläufig kein weiterer Bedarf.
2. Für Nürnberg-Regensburg-Passau und München-Landshut-Donau eine Kreditüberschreitung von 16998 fl. (29139 ℳ.).

II. Bedarf für die im Betrieb stehenden Eisenbahnen überhaupt:

A. Für Vermehrung des Transportmaterials 300000 fl. (514286 ℳ.).

B. Für Herstellung der Doppelspur zwischen München und Pasing, sowie in allen Stationsplätzen bis auf 2000 Fuß (583,72 m) Länge 939030 fl. (1609766 ℳ.).

C. Für Herstellung eines zweiten elektrischen Bahn- und Signaltelegraphen neben den vorhandenen Zeigerapparaten 200000 fl. (342857 ℳ.).

D. Für Schienenerneuerung, nachdem die älteren leichten Schienen gegen schwerere auszuwechseln sind und eine Laschenverbindung anzubringen ist 1436000 fl. (2461714 ℳ.).

E. Für Erneuerung hölzerner Brückenfahrbahnen und Ersatz derselben durch eiserne 211250 fl. (362143 ℳ.).

Der Gesamtbedarf berechnete sich hiernach auf 10400000 fl. (17828571 ℳ) und war die Deckung desselben durch ein Eisenbahnanlehen vorgeschlagen.

In dem Referate des Abgeordneten Frhr. v. Lerchenfeld über diesen Gesetzentwurf ist nachgewiesen, daß von dem für die Süd-Nord- und Westbahn berechneten Bedarfe der Betrag von 4543259 fl. bereits verausgabt und ebenso wie die für fremde Zwecke geleisteten Vorschüsse aus dem Kredite für die Salzburger Bahn gedeckt wurde. Es seien daher die für den Bau dieser Linien bewilligten Mittel nicht mehr vollständig vorhanden und sollen durch die in Frage stehende Willigung erst wieder beschafft werden. Referent beantragt:

Den Vorschuß von 1 Million Gulden für den Bau des Glaspalastes der Eisenbahnbaukasse aus den Beständen der IV. und V. Finanzperiode zu ersetzen, für Vollendung und weitere Ausstattung der im Betrieb stehenden Bahnen ꝛc. noch eine Summe von 5800000 fl. zu bestimmen und die Regierung zu ermächtigen, daß sie die auf der Linie von München über Rosenheim nach Salzburg, bzw. Kufstein hergestellten Eisenbahnbauten und Arbeiten an eine sich zur Vollendung dieser Bahnen bildende Privatunternehmung überlasse.

Trotz der allgemeinen Mißstimmung, welche infolge der ungesetzlichen Verwendung des für den Bahnbau bestimmten Kredits herrschte, und obwohl man sich erst wenige Tage vorher auf die später noch ausführlicher besprochene Überlassung des Baues der Ostbahnen an eine Privatgesellschaft geeinigt hatte, wurde doch der Ausbau der Linie München-Rosenheim-Kufstein auf Staatskosten beschlossen und auf Antrag des Herrn Abgeordneten Schlör der hierfür nötige Gesamtbedarf von 12200000 fl. (20914286 ℳ) in das Gesetz aufgenommen.

Als Hauptgründe für diesen Beschluß wurden angeführt, daß diese Linie eine notwendige Ergänzung des Staatsbahnnetzes sei, und daß durch den Staatsbau deren Vollendung rascher ermöglicht werden könne, als wenn erst Verhandlungen mit einer Privatgesellschaft eingeleitet werden müßten.

Eine Konsequenz dieses Beschlusses war auch das Gesetz vom 1. Juli 1856 über den Ausbau der Eisenbahnlinie von Rosenheim bis an die Landesgrenze bei Salzburg auf Staatskosten, welches ohne größere Opposition zu stande kam.

Schon im Jahre 1845 war wegen Erbauung der später mit dem Namen Werrabahn bezeichneten Eisenbahn von Lichtenfels über Koburg bis zur Einmündung in die Thüringer Bahn mit den Regierungen von Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen und Sachsen-Koburg-Gotha ein Vertrag abgeschlossen worden, nach welchem Bayern sich zur Bauführung von Lichtenfels bis zur Grenze gegen Koburg verpflichtete.

Das bereits früher erwähnte Gesetz vom 23. Mai 1846 genehmigte diese Bauführung auf Staatskosten, kam jedoch nicht zum Vollzug, weil der Bau in den sächsischen Gebietsteilen nicht zum Angriff gelangte.

In einem zweiten Staatsvertrage vom 24. September 1852 hatte Bayern die Bauführung von Lichtenfels bis zur Stadt Koburg zugestanden, aber erst nachdem von der Werrabahn die Strecke Koburg-Eisenach in Bau genommen war, kam vom Ministerium unterm 8. Mai 1856 an die Kammern ein neuer

Gesetzentwurf, welcher die Übergabe des Baues und Betriebes der Bahnstrecke Lichtenfels-Koburg an eine Privatgesellschaft ermöglichen, event. die Mittel zum Baue auf Staatskosten beschaffen sollte.

Der kgl. Staatsminister Frhr. von der Pfordten äußerte hierbei, daß mit diesem Gesetzentwurfe das gesamte Eisenbahnwesen in Bayern, soweit in irgend einer Beziehung der Staat sich daran beteiligt habe, vollendet und zum Abschluß gebracht sei.

Infolge dieses von den Kammern etwas modifizierten und unterm 1. Juli 1856 sanktionierten Gesetzes wurde der Bau der Bahnstrecke von Lichtenfels bis zur Landesgrenze gegen Koburg im Jahre 1857 auf Staatskosten in Angriff genommen und der Betrieb auf derselben durch die Werrabahn-Gesellschaft am 24. Januar 1859 eröffnet. Infolge des ungewöhnlichen Aufschwunges, welchen der Verkehr auf den bereits eröffneten Bahnlinien genommen hatte, wurden im Verlaufe der Jahre auch die Anforderungen an die Leistungen dieser Bahnen außerordentlich gesteigert. Am augenscheinlichsten zeigt sich dies bei Betrachtung der Lokomotiv- und Schienengewichte.

Bei Konstituierung der Eisenbahnbaukommission im Jahre 1841 war für die Süd-Nordbahn ein Schienengewicht von 11,8 bayer. Pfund (13,22 Zollpfund auf den lfd. Fuß oder 22,64 kg per lfd. Meter) und ein Gewicht der Lokomotiven von 12 Tonnen in Aussicht genommen. Im Jahre 1842 erfolgte die erste Vergebung der Schienenlieferung und man bestimmte damals schon das Gewicht zu 14 Zollpfund für den lfd. Fuß bayer. (23,98 kg per lfd. Meter). Aber die Maschinen, die ein Jahr später bestellt wurden, hatten statt 12 schon 14 Tonnen.

Diese Schienenlieferungen deckten den Bedarf für einen großen Teil der ersten Staatsbahnen.

Im Jahre 1847 und 1848 wurden weitere Schienenlieferungen vergeben, bei denen sich das Schienengewicht auf 16,16 Zollpfund für den lfd. Fuß (27,68 kg per lfd. Meter) gehoben hatte, allein die Maschinen, die für den Betrieb dieser Bahnteile angeschafft wurden, hatten bereits ein Gewicht von 15 bis 16 Tonnen erlangt. Die später bezogenen Maschinen, namentlich jene zum Gütertransport, wogen einschließlich Wasser und Kohlen 18 Tonnen und der sog. Remorqueur im Fichtelgebirge 20 bis 22 Tonnen.

Für die Schienenlieferungen, die im Jahre 1851 vergeben wurden, war daher das Schienengewicht auf 20 Zollpfund und bald darauf bei den breitbasigen Schienen auf 21 Zollpfund für den lfd. Fuß (34,26 kg und 35,98 kg per lfd. Meter) vermehrt worden.

Diese gesteigerten Anforderungen hatten aber auch außerordentliche Fortschritte in der Technik des Eisenbahnbaues überhaupt zur Folge. Insbesondere hatten die Eisenkonstruktionen gar bald die anfangs bei Brücken mit größerer Spannweite üblichen Holzkonstruktionen verdrängt. Statt Erdbanquetten mit Sickerbohlen wurden nunmehr solche aus Unterbaumaterial hergestellt und die 1½ malige Anlage der Erdböschungen zum Teil mit Bermen hatte sich unter normalen Verhältnissen als ausreichend gezeigt.

Auch auf die Organisation der Zentralverwaltungsstellen war die allmähliche Ausdehnung des Eisenbahnnetzes sowie das Überwiegen des Privatbahnbaues in den letztbeschriebenen Jahren von Einfluß.

Durch die kgl. Allerhöchste Verfügung vom 9. Februar 1851 wurde zum Behufe einer einheitlichen Leitung und möglichsten Zentralisation der Verwaltung sämtlicher Verkehrsanstalten an Stelle der Generalverwaltung der Posten und Eisenbahnen eine Generaldirektion der Verkehrsanstalten als Sektion des Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten gebildet und ihr außer der oberen Leitung der Posten, des Eisenbahn- und Donau-Dampfschiffahrtsbetriebes auch jene der Staatstelegraphen und des Ludwigs-Donau-Main-Kanales übertragen. Das Verhältnis der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten als einer unmittelbaren Sektion des Handelsministeriums wurde zwar durch die Allerhöchste Verfügung vom 6. August 1858 aufgehoben und aus derselben eine dem Ministerium untergeordnete Zentralverwaltungsstelle gebildet, hierdurch aber in Bezug auf die Organisation und das Verhältnis der Stelle zu den untergeordneten äußeren Vollzugsorganen eine wesentliche Änderung nicht herbeigeführt.

Die Eisenbahnbaukommission München, welche unterm 23. Juni 1853 in allen ihren Beziehungen zum Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten mit der Obersten Baubehörde vereinigt worden war, wurde durch allerhöchstes Reskript vom 5. August 1860 aufgelöst, und der Ausbau der in Betrieb gesetzten Bahnen, sowie der Neubau weiterer Linien der Generaldirektion übertragen.

Die Rücksichtnahme auf die von den Gesetzgebungsfaktoren seit längerer Zeit so oft und so bestimmt ausgesprochene Überzeugung, daß man besser thue, nicht mehr durch den Staat zu bauen, sondern die Eisenbahnen in Privathände zu übergeben, und die Erwägung daß die finanziellen Leistungen des Staates bei Überlassung des Bahnbaues an eine Gesellschaft geringer sein werden, veranlaßten die Regierung, die in Beilage A abgedruckten Bestimmungen zu fixieren und unterm 20. Juni 1855 zur öffentlichen Kenntnis zu bringen, nach welchen der Bau von Eisenbahnen an Gesellschaften überlassen werden könnte, und bald hierauf Verhandlungen über die Bildung einer Privatgesellschaft anzuknüpfen, welcher der Bau einer Gruppe von Eisenbahnen übertragen werden sollte, die für den östlichen Teil von Bayern schon seit längerer Zeit allgemein als dringendes Bedürfnis anerkannt waren.

Da das Zustandekommen dieser Gesellschaft hauptsächlich von der Gewährung einer Zinsengarantie für das Bau- und Einrichtungskapital von Seite des Staates abhing, machte das Ministerium den Kammern im Februar 1856 eine hierauf bezügliche Vorlage.

Dieselbe gelangte auch mit einigen einschränkenden Modifikationen, jedoch die Festsetzung der Größe des zu garantierenden Kapitals ganz der Regierung überlassend, in der Kammer der Abgeordneten mit 130 gegen 2 und in der Kammer der Reichsräte einstimmig zur Annahme und wurde als Gesetz vom 19. März 1856 publiziert.

Der von der Kammer der Abgeordneten auf Antrag des Herrn Grafen v. La Rosée und mehrerer Genossen dem Gesetzentwurfe beigefügte Wunsch:

„Es sei an Se. Majestät den König die allerehrfurchtsvollste Bitte zu stellen: Alle bisher vom Staate auf Regie verwalteten Eisenbahnen zu verpachten"; wurde durch das ablehnende Votum der Kammer der Reichsräte wieder beseitigt.

Bei der hierauf folgenden Verhandlung der in der Bildung begriffenen Gesellschaft mit der Staatsregierung wurden die von letzterer für die fraglichen Linien gefertigten Kostenanschläge von 50 auf 60 Millionen Gulden (von 85 714 286 auf 102 857 143 ℳ.) erhöht, indem die Position für Grundankauf um 1 098 200 fl. (1 882 629 ℳ.) und die Position für Erd- und Dammarbeiten wegen der von der Regierung geforderten Ausführung auf Doppelbahn um 1 860 240 fl. (3 188 983 ℳ.) erhöht und eine neue Position von 7 041 560 fl. (12 071 246 ℳ.) eingestellt wurde zur Bestreitung der während des Bahnbaues und bis zur Betriebseröffnung sämtlicher Bahnlinien an die Herren Aktionäre zu entrichtenden Zinsen des Aktienkapitals, dann der den Herren Konzessionären bewilligten Provision von 1 800 000 fl. (3 085 714 ℳ.).

Bereits unterm 12. April 1856 wurde die Allerhöchste Konzessionsurkunde für die kgl. priv. Aktiengesellschaft der bayer. Ostbahnen zum Baue und Betriebe der Eisenbahnen:

a) von Nürnberg über Amberg nach Regensburg,

b) von München über Landshut an die Donau,

c) von Regensburg über Straubing nach Passau an die Landesgrenze,

d) von der Amberg-Regensburger Linie an die Landesgrenze gegen Pilsen

ausgefertigt.

Die Ostbahngesellschaft ernannte nun im Mai 1856 Herrn Paul Denis zu ihrem Direktor.

Um die durch die Konzessionsurkunde festgesetzte Bauzeit von 7 Jahren, vom 12. April 1856 an gerechnet, einhalten zu können, beschloß man die in den generellen Projekten der kgl. Eisenbahnbaukommission angenommenen Bahnrichtungen beizubehalten, die Arbeiten baldthunlichst auf allen Punkten in Angriff zu nehmen, und sofort die nötigen Bausektionen zu errichten. Nur für die Böhmer Linie bestand anfänglich eine einzige Projektierungssektion, aus welcher erst, nachdem die Bahnrichtung definitiv festgesetzt war, vier Bausektionen gebildet wurden. Mit Ausnahme der Böhmer Linie hatten alle Vorarbeiten im Laufe des Jahres 1857 ihre Vollendung erreicht, und waren die Bauarbeiten überall begonnen. Das Detailprojekt für die Böhmer Linie konnte erst im Laufe des Winters 1858/59 fertig gestellt werden, da die Vereinbarung mit Österreich wegen des Anschlusses an der Landesgrenze vorhergehen mußte.

Die Eröffnung der einzelnen Strecken erfolgte in nachstehenden Terminen:

München-Landshut im Jahre 1858,
Nürnberg-Hersbruck, Regensburg-Landshut, Geiselhöring-Straubing } im Jahre 1859,
Straubing-Passau im Jahre 1860,
Schwandorf-Furth im Jahre 1861.

Bei Beratung des Gesetzentwurfes: „Die Aufbringung des Bedarfs für den Eisenbahnbau in den Jahren 1849/50 und 1850/51" betr., wurde auf Antrag des Referenten der Kammer der Abgeordneten, des Herrn Staatsrates Dr. v. Hermann, von den Kammern, wie bereits früher erwähnt, beschlossen, es sei die Staatsregierung zu ermächtigen, von Privaten an Staatseisenbahnen gebaute Zweigbahnen zu pachten und auf Staatsrechnung zu betreiben.

Auf Grund dieses Beschlusses wurden acht sog. Pachtbahnen gebaut, nämlich

1. Neuenmarkt-Bayreuth.

Die Stadt Bayreuth hatte sich schon während der Projektierung der Süd-Nordbahn zwischen Bamberg und Hof alle erdenkliche Mühe gegeben, um die Führung dieser Hauptbahn über Bayreuth durchzusetzen. Nachdem dieses Projekt jedoch im November 1843 definitiv aufgegeben war, dachte man sofort an die Herstellung einer bei Neuenmarkt an die Hauptbahn sich anschließenden Zweigbahn, und auf Ansuchen des Magistrates der Stadt Bayreuth wurde dem kgl. Sektions-ingenieur Nägele in Kulmbach gestattet, daß er sich auch mit den Vorarbeiten für die Herstellung dieser Zweigbahn beschäftige. Das von demselben gefertigte generelle Projekt war im Januar 1845 vollendet, über die Modalitäten des Baues und Betriebes konnte man jedoch zu keinem Resultate gelangen, bis zwischen der kgl. Staatsregierung und der Stadtgemeinde Bayreuth der Vertrag vom 6. Januar 1852 abgeschlossen wurde, wonach sich letztere verpflichtete, die von ihr zwischen Bayreuth und Neuenmarkt samt allen Hochbauten herzustellende Eisenbahn von dem Tage an, an welchem sie nach den Bestimmungen der Allerhöchsten Konzessionsurkunde und dem genehmigten Bauplane vollendet sein wird, zum Betrieb an die kgl. Staatsregierung auf die Dauer von 50 Jahren in Pacht zu überlassen.

Infolge der weiteren Bestimmungen hat die kgl. Regierung einen jährlichen Pachtschilling von 55000 fl. (94285 ℳ 71 ₰) zu bezahlen, von welcher Summe die Stadt Bayreuth einen Teil zur Tilgung des Baukapitals verwenden muß, so daß diese Bahn im Jahre 1899 dem Staate unentgeltlich anheimfällt. Nach Abschluß dieses Vertrages stand dem Baue kein Hindernis mehr entgegen.

Auf Ansuchen der Stadt Bayreuth wurde dem kgl. Bezirksingenieur Kühles in Bamberg im Februar 1852 die Ermächtigung zur Ausarbeitung des Detail-projektes und später auch die Bauoberleitung übertragen.

Am 28. November 1853 wurde die Pachtbahn Neuenmarkt-Bayreuth dem öffentlichen Verkehre übergeben.

2. Pasing-Starnberg.

Durch Allerhöchstes Reskript von 25. September 1849 wurde dem kgl. Baurate Himbsel in München die Bewilligung zur Erbauung einer Eisenbahn von München nach Starnberg und zur Errichtung einer Dampfschiffahrt auf dem Würmsee erteilt.

Die hierauf versuchte Bildung einer Aktiengesellschaft gelang jedoch nicht. Erst nach Abschluß des Vertrages der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten mit dem Baurate Himbsel über die Pachtung des Betriebes auf dieser Bahn vom 5. November 1853 konnte der Bau begonnen und von dem Baukapitale der Betrag von 900000 fl. (1542857 M.) durch eine Anleihe bei der kgl. Bank in Nürnberg beschafft werden.

Die Führung der technischen Oberleitung wurde dem kgl. Bezirksingenieur Petri in München gestattet.

Die Eröffnung der einzelnen Strecken erfolgte in nachstehenden Terminen:

Pasing-Planegg am 21. Mai 1854,
Planegg-Gauting am 16. Juli 1854,
Gauting-Mühlthal am 16. September 1854,
Mühlthal-Starnberg am 28. November 1854.

Die Bahn war jedoch bei der Eröffnung noch keineswegs vollendet, es entstanden vielmehr bezüglich dieser Vollendungsarbeiten mehrfache Differenzen, infolge deren die definitive Übernahme der sämtlichen Reperatur- und Ergänzungsarbeiten durch die Betriebsverwaltung erst im September 1857 erfolgte.

Der ursprüngliche Betriebspachtvertrag, welcher im März 1854 nur durch Verlängerung der Pachtzeit von 50 auf 54 Jahre modifiziert worden war, erschien von denen der übrigen Pachtbahnen in zwei Punkten wesentlich verschieden, nämlich darin, daß

a) das Anlagekapital nur zu 4½ anstatt zu 5% zu verzinsen war, und
b) dagegen aber auch die Bauschuld nicht zu Gunsten des Staates amortisiert werden und die Bahn nicht in einem gewissen Zeitraum unentgeltlich an letzteren übergehen sollte.

Die Unzuträglichkeit dieser Bestimmungen wurde bald erkannt, nachdem die Frequenz der Bahn fortgesetzte Erweiterungs- und Ergänzungsbauten zur unabweislichen Folge hatte, welche Meliorationen indessen immer nur dem Bahneigentümer zu gute kamen.

Die verschiedenen Versuche, den Baurat Himbsel zu einer Abänderung des Pachtvertrages auf der Basis der übrigen Pachtverträge zu veranlassen, erzielten kein Resultat.

Nachdem indessen das Projekt des Baues der Starnberg-Penzberg und Peißenberger Bahn durch die Herren Baron v. Eichthal und Kons. in Aufnahme gekommen war, welche gegen fünfprozentige Verzinsung und Amortisation von der Betriebsverwaltung in pachtweisen Betrieb genommen, beziehentlich ebenfalls erworben werden sollte, erachtete man die Regelung des Erwerbungsverhältnisses der Pasing-Starnberger Strecke für unerläßlich und knüpfte im Jahre 1861 mit den Erben des mittlerweile mit Tod abgegangenen Baurates Himbsel neue Verhandlungen an.

Nach vielfachen fruchtlosen Versuchen gelang es endlich einen Vertrag zu verabreden, nach welchem die Eisenbahnanstalt in die Eigentumsrechte der

Himbsel'schen Relikten eintreten und sohin am 1. Januar 1910 Eigentümer der Bahn werden, dagegen vom Tage der Bahnvollendung resp. 1. Januar 1855 angefangen für die Dauer der Pachtzeit eine jährliche ½ proz. Annuitätenzahlung aus dem Kaufpreise von 1 Million Gulden leisten sollte.

Dieser Vertrag erhielt unterm 6. August 1861 die Allerhöchste Genehmigung und ist damit der Pachtvertrag der Pasing-Starnberger Bahn auf die Grundlage der übrigen Pachtverträge zurückgeführt. Der jährliche Pachtschilling inkl. der Amortisation beträgt hiernach 50000 fl. (85714,29 ℳ).

3. Gunzenhausen-Ansbach.

Schon zu jener Zeit als die Richtung der Ludwigs-Süd-Nordbahn zwischen Augsburg und Nürnberg festgestellt wurde, hatte die Stadtgemeinde Ansbach lebhaft darnach gestrebt, daß diese Eisenbahn über Ansbach oder doch wenigstens in die Nähe dieser Stadt geführt werde.

Als jedoch entschieden war, daß ihren Vorstellungen nicht entsprochen werden könnte, trat sie mit dem weiteren Antrage hervor, daß Ansbach durch eine auf Staatskosten zu errichtende Zweigbahn mit der Hauptbahn verbunden werden möchte.

Dieser Antrag fand aber prinzipielle Bedenken, da der Bau von Zweigbahnen zunächst dem Unternehmungsgeiste von Kommunen oder Privaten überlassen bleiben sollte, und zwar um so mehr als die Hauptbahnen noch nicht vollendet waren.

Als nun aber im Jahre 1852 der Stadtgemeinde Bayreuth die Errichtung einer Zweigbahn von Bayreuth nach Neuenmarkt dadurch erleichtert wurde, daß die Staatsregierung den Pacht der Bahn auf 50 Jahre gegen eine fixe Pachtrente übernahm, erneuerte die Stadtgemeinde Ansbach ihr Gesuch um Herstellung einer Zweigbahn von Ansbach nach Gunzenhausen mit dem Antrage, daß der Staat auch diese Bahn unter denselben Bedingungen wie die Bayreuther Zweigbahn in Pacht übernehmen möchte.

Auf Grund eines durch den kgl. Bezirksingenieur Balbier im Jahre 1853 aufgestellten Projektes wurde dieser Antrag vom technischen und finanziellen Standpunkte gründlich geprüft, wobei sich bezüglich des letzteren Anstände ergaben, deren Beseitigung erst im Jahre 1856 gelang.

Der unterm 5. August 1856 zwischen der kgl. bayer. Staatsregierung und der Stadtgemeinde Ansbach abgeschlossene Pachtvertrag bestimmte eine Pachtdauer von 50 Jahren und vom Tage der Vollendung der Bahn an einen jährlichen Pachtschilling von 70080 fl. (120137,14 ℳ).

Die Leitung des Baues wurde dem kgl. Bezirksingenieur Balbier übertragen, die Ausführung desselben von dem Fabrikbesitzer v. Cramer-Klett in Nürnberg übernommen und das Baukapital von der Vereinsbank in Nürnberg beschafft.

Über die zweckmäßigste Lage des Bahnhofes Ansbach entstanden jedoch zwischen den Vertretern der Stadtgemeinde und einem Teile der dortigen Einwohnerschaft abweichende Ansichten, welche eine Reihe von Verhandlungen im

Gefolge hatten und erst durch den am 20. April 1858 abgeschlossenen Nachtrag zum Pachtvertrag vom 5. August 1856 ihre Erledigung fanden.

Nach diesem Nachtrage wurde die Verlegung des Bahnhofes näher an die Stadt und die Bedachtnahme auf eine allenfallsige Fortsetzung der Bahn nach Würzburg ermöglicht und bestimmt, daß die Mehrkosten gegenüber dem früheren Projekte von der Stadt Ansbach aus den Mitteln der städtischen Sparkasse vorgeschossen und der Betrag von der Staatsregierung aus den zum Zwecke des Weiterbaues der Bahn nach Würzburg aufzubringenden Mitteln zurückbezahlt, oder wenn dieser Weiterbau innerhalb 10 Jahren nicht erfolgen sollte, der Pachtschilling für die Gunzenhausen-Ansbacher Bahn um denjenigen jährlichen Betrag erhöht werden würde, welcher erforderlich wäre, um den geleisteten Vorschuß samt Zinsen in Annuitäten innerhalb 20 Jahren zu tilgen.

Es trat die erstere dieser beiden Eventualitäten ein.

Mit 1. Juli 1859 wurde der Betrieb eröffnet.

Bei Abschluß des Hypothekdarlehens-Vertrages der Nürnberger Vereinsbank mit dem Stadtmagistrate Kronach vom Februar 1860 über Beschaffung des Baukapitales der Hochstadt-Stockheimer Bahn stellte erstere die Bedingung, daß dieser Vertrag nur in der Voraussetzung Gültigkeit haben solle, daß der für die Ansbach-Gunzenhauser Bahn bewilligte Pachtschilling noch volle drei Jahre nach Ablauf der stipulierten Pachtzeit bezahlt werde. Diese Bedingung wurde von der Regierung genehmigt, da die Bank wegen der über Erwarten verspäteten Betriebseröffnung und Pachtzahlung der Ansbach-Gunzenhauser Bahn einen pekuniären Nachteil erfahren hatte und weil man das Baukapital der Bahnstrecke von Hochstadt bis Gundelsdorf einschließlich der Bankprovision nicht über 1200000 fl. (2057143 ℳ) erhöhen wollte.

Die Bahn fällt demnach am 1. Juli 1912 dem Staate anheim.

In dem Pachtvertrage ist von der sofortigen Überschreibung des Bahnareals an die Generaldirektion nicht die Rede. Die Stadtgemeinde Ansbach stellte jedoch hierauf Antrag und wurde dieselbe auch auf Grund eines Vertrages vom 16. September 1863 vollzogen.

4. Holzkirchen-Miesbach.

Eine Denkschrift des Lehenträgers Friedrich Gräser der Miesbacher Kohlengewerkschaft vom Dezember 1857 sucht u. a. nachzuweisen, daß es im Interesse der Staatsregierung liege, den oberbayerischen Grubenbetrieb in jeder Weise zu ermutigen, die bedeutendsten, namentlich aber die Miesbacher Gruben durch Zweigbahnen mit der Hauptbahn zu verbinden und entweder durch Anschaffung genügender Transportmittel oder durch Zulassung eigener Wagen der Grubenbesitzer für die rasche und regelmäßige Beförderung der Kohlen zu sorgen.

Die Miesbacher Kohlengewerkschaft wird hierauf veranlaßt einen bestimmten Vorschlag wegen des Bahnbaues event. einen Plan und Anschlag einzureichen und erhält im Juni 1859 die Projektierungskonzession für eine Eisenbahn von

Holzkirchen direkt nach Miesbach im Sinne und nach Maßgabe der kgl. Allerhöchsten Verordnung vom 20. Juni 1855, die Erbauung von Eisenbahnen betr., auf die Dauer eines Jahres.

Nach Abschluß

1. des Hypothekendarlehens-Vertrages mit der kgl. Bank in Nürnberg von 14. Februar 1860, wonach letztere ein Anlehen von 1 000 000 fl. (1 714 286 ℳ) abgewährt und zur Bezahlung der Zinsen, sowie zur Tilgung des Kapitals innerhalb 53 Jahren die jährliche Pachtrente von 50 000 fl. (85 714,28 ℳ) verwendet, und
2. des Bau- und Betriebspacht-Vertrages mit der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten vom gleichen Datum, wonach die Pachtdauer auf 53 Jahre festgesetzt ist,

erhielt die Miesbacher Kohlengewerkschaft die Baukonzession und übertrug die Bauleitung dem kgl. Betriebsingenieur Rist in München.

Die Betriebseröffnung erfolgte am 23. November 1861. Die Pachtzeit geht demnach am 22. November 1914 zu Ende und fällt die Bahn mit diesem Tage unentgeltlich dem Staate anheim.

5. Hochstadt-Stockheim.

Diese Bahn wurde angeregt durch den Steinkohlengrubenbesitzer H. J. Swaine in Stockheim, der mit den übrigen Besitzern der Steinkohlengruben daselbst bereits im August 1841 um thunlichste Berücksichtigung bei Anlage der Eisenbahn von Bamberg an die Reichsgrenze gebeten hatte, in einem Gesuche an die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten vom 23. Oktober 1853, in welchem unter Vorlage eines Gutachtens des kgl. Salineninspektors Joseph Knorr von Kissingen die Notwendigkeit derselben darzuthun unternommen und um die Erteilung der Konzession sowie der Zinsengarantie gebeten wurde, die jedoch nicht erfolgte.

Im Jahre 1856 nahm sich die Stadt Kronach der Sache weiter an, indem deren Gemeindegremien um die Genehmigung zum Baue der Bahn baten, und um Verfügung, daß die Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten dieselbe sofort nach ihrer Vollendung zum pachtweisen Betriebe und zur Unterhaltung auf 54 Jahre, nach deren Umfluß die Bahn in das Eigentum des Staates überzugehen habe, übernehme, und die 5proz. Zinsen aus dem gesamten Baukapitale an die Kommune entrichte.

Die Verhandlungen über die Beschaffung dieses Baukapitales zogen sich jedoch in die Länge. Erst dadurch, daß sich die Stadt Kronach im Dezember 1859 mit dem Fabrikbesitzer Herrn Theodor v. Cramer-Klett in Nürnberg in Verbindung setzte, gelang es, die dem Bahnbaue entgegenstehenden Hindernisse zu beseitigen.

Der Bau- und Pachtvertrag vom 1. Februar 1860 für die Strecke Hochstadt-Gundelsdorf, welcher über die eigentümlichen Verhältnisse, unter denen diese Bahn zu stande kam, den vollständigsten Aufschluß gibt, lautet wie folgt:

Zwischen der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten einerseits und

a) der Stadt Kronach, dann

b) dem Etablissementsbesitzer Theodor v. Cramer-Klett in Nürnberg andererseits,

wurde unter dem Vorbehalt Allerhöchster Genehmigung wegen Erbauung einer Eisenbahn von Hochstadt nach Kronach und bis Gundelsdorf nachstehender

Vertrag

abgeschlossen.

I.

Die Stadtgemeinde Kronach erwirbt die Konzession zur Erbauung einer Eisenbahn von Hochstadt nach Kronach und bis Gundelsdorf und läßt den Bau selbst nach den nachfolgenden Bestimmungen ausführen.

II.

Die Stadt Kronach wird zu diesem Behufe ein Kapital bei der kgl. Bank in Nürnberg aufnehmen. Dasselbe darf die Summe von 1 200 000 fl. (Eine Million zweimalhunderttausend Gulden) nicht übersteigen und soll durch jährliche Annuitäten in der Weise getilgt werden, daß es mit Ablauf der unter Nr. IV § 1 stipulierten Pachtzeit vollständig abgetragen ist.

Der bezügliche Vertrag zwischen der kgl. Bank in Nürnberg und der Stadt Kronach soll der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten zur allenfallsigen Erinnerung vorgelegt werden.

III.

v. Cramer-Klett übernimmt die Ausführung des Baues der Bahn nach dem zwischen der Stadt Kronach und ihm besonders abgeschlossenen Vertrage.

Über diese Bauausführung wird hier besonders festgesetzt:

§ 1.

Die Bahn samt Zugehör ist nach den genehmigten von allen Kontrahenten unterzeichneten Plänen und Programmen, dann unter Einhaltung der für den Staatseisenbahnbau gegebenen Vorschriften herzustellen.

§ 2.

Der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten steht das Recht zu, die plan-, accord- und vorschriftsmäßige Ausführung des Bahnbaues jederzeit, jedoch auf ihre Kosten kontrollieren zu lassen.

Die innerhalb der Pläne und Programme bleibenden Anordnungen derselben sind unbedingt zu befolgen.

§ 3.

Die Stadtgemeinde Kronach hat die Verpflichtung, die Grunderwerbungen und Lastenablösungen, sowie die sonstigen hiermit zusammenhängenden, administrativen Geschäfte in Gemeinschaft mit v. Cramer-Klett, dann dem Fiskalate

der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten für Rechnung des v. Cramer-Klett durchzuführen.

Diesen hier aufgeführten Personen steht das Recht der gegenseitigen Substitution, sowie der Substituierung dritter zu.

§ 4.

Das Grundeigentum muß von allen Rechten dritter und jeder Belastung befreit, vermarkt und, wie unten bestimmt, verbrieft werden.

Auf dasselbe darf nur eine Hypothek zu Gunsten des sub II erwähnten Anlehens konstituiert werden.

§ 5.

Dem kgl. Bezirksingenieur Kühles in Bamberg wird gestattet, den Bahnbau zu leiten.

Ebenso wird der Fiskal der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten ermächtigt, sich bei der Sache nach § 3 Nr. III dieses Vertrages zu beteiligen.

§ 6.

Die Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten gestattet der Stadtgemeinde Kronach unentgeltlich die Benutzung und Verwendung des von Hochstadt bis Horb bereits zur Doppelbahn erworbenen Areals und des bestehenden Doppelbahnkörpers nebst den Brücken zum Bahnbaue.

§ 7.

Die Bahn selbst muß spätestens binnen 2 Jahren vom Tage der Insinuation der Allerhöchsten Genehmigung dieses Vertrages an die Stadt Kronach in allen ihren Teilen vollendet sein.

§ 8.

Für die fehler- oder mangelhafte Bauanlage und Bauausführung, insofern die Fehler bei der Übernahme der Bahn nicht erkannt werden konnten, wird vom Tage der Betriebseröffnung beginnend ein Jahr lang garantiert.

§ 9.

Die Garantie für die sub §§ 7 und 8 festgesetzten Verpflichtungen übernimmt der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten gegenüber, Theodor v. Cramer-Klett in Nürnberg und haftet für deren Erfüllung mit seinem ganzen Vermögen.

Die Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten ist berechtigt, die allenfalls bei Ablauf des Vollendungstermines unvollendeten Arbeiten (§ 7) oder die Reparaturen (§ 8) auf Kosten, Wag und Gefahr des v. Cramer-Klett vornehmen zu lassen.

Dieselbe kann sich für solche Auslagen, sowie für den vor der Fahrbarmachung der Bahn allenfalls bezahlten Pachtschilling an dem bei der kgl. Bau in Nürnberg noch hinterliegenden Baukapitalsrest (Nr. II) oder an allenfallsigen Forderungen des v. Cramer-Klett an sie, welche aus anderen Rechtstiteln entstanden sind, regressieren.

IV.

Die Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten pachtet den Betrieb der in dieser Weise erbauten Bahn unter nachstehenden Bedingungen:

§ 1.

Die Pachtzeit beginnt mit Ablauf des sub Nr. III § 7 festgesetzten Vollendungstermines und dauert von hier aus 56 Jahre.

Wird die Bahn vor Ablauf jenes Vollendungstermines in fahrbaren Zustand gebracht, so beginnt der Pacht, unbeschadet der soeben festgesetzten Dauer der Pachtzeit von dem Zeitpunkte an, an welchem der fahrbare Zustand gemeinsam konstatiert ist.

§ 2.

Der Pachtschilling besteht aus jährlich 60000 fl. (Sechszigtausend Gulden) und wird in ¼ jährlichen Raten postnumerando an die kgl. Bank in Nürnberg bezahlt.

Sollte infolge der vor Ablauf des sub III § 7 festgesetzten Vollendungstermines erfolgten Inbetriebsetzung der Bahn schon früher eine Pachtschillingsrate fällig werden, so gehört dieselbe dem v. Cramer-Klett, ist jedoch für dessen Rechnung ebenfalls an die kgl. Bank in Nürnberg zu bezahlen.

§ 3.

Die Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten sorgt für die Beschaffung der zum Bahnbetriebe erforderlichen Maschinen, Wägen und sonstigen Requisiten.

§ 4.

Die Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten übernimmt die Unterhaltung der Bahn nebst Zubehör während der Dauer der Pachtzeit, von dem Zeitpunkte an, an welchem die Bahn vollendet und an dieselbe übergeben ist.

Sollte die Bahn vor der gänzlichen Vollendung in Betrieb gesetzt werden, so hat die Generaldirektion lediglich den Unter- und Oberbau zu unterhalten.

Hierbei ist Detailübergabe der vollendeten einzelnen Objekte nicht ausgeschlossen.

V.

Die nach Nr. II successive erfolgende Tilgung des Baukapitals erfolgt lediglich zu Gunsten der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten.

Dieselbe ist berechtigt, die Bahn während der Dauer der Pachtzeit im Einverständnis mit der kgl. Bank einzulösen, und hat hierfür lediglich die Summe zu bezahlen, welche nach Abzug der inzwischen angefallenen Annuitäten von dem Baukapitale zu 1200000 fl. noch als Schuld an die kgl. Bank besteht.

Das Areale, welches für den Bahnbau erworben wird, wird sofort auf die Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten überschrieben, nach Ablauf der stipulierten Pachtzeit geht die gesamte Bahn nebst allem Zugehör unentgeltlich in das Eigentum der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten über.

VI.

Der gerichtlichen und außergerichtlichen Entscheidung der allenfalls entstehenden Differenzen werden die Bestimmungen des bayer. Landrechtes zu Grunde gelegt.

München, den 1. Februar 1860.

Von Seite der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten:	Von Seite der Stadtgemeinde Kronach:	Von Seite des Bauunternehmers:
(gez.) Frhr. v. Brück.	Nürnberg, am 3. Februar 1860. (gez.) Mettel, Brgmstr.	(gez.) v. Cramer-Klett.

Die Gründe, warum die Gemeinde Kronach von jeder Haftungsverbindlichkeit, sogar bezüglich des etwaigen Mehrbetrages an Grunderwerbungskosten entbunden wurde, liegen in den Bedenken und Hindernissen, welche außerdem vom Kuratelstandpunkte aus zu erwarten gewesen wären. Andererseits erachtete man aber doch die Teilnahme der Gemeinde in der angewandten Form deshalb notwendig, weil kein anderer Unternehmer Aussicht hätte, die Grunderwerbung und Grundeigentumsbereinigung nach Zeit und Geld so leicht durchzuführen, als die Vertreter der Gemeinde Kronach es thun könnten.

Hiernach wurde die Baukonzession an die Stadt Kronach am 27. März 1860 erteilt und die Strecke Hochstadt-Gundelsdorf am 20. Februar 1861 eröffnet.

Die Pachtzeit endet am 6. April 1918.

Die Bahnstrecke Gundelsdorf-Stockheim wurde zurückgestellt, weil man über den Erfolg des damals in der Abteufung begriffenen neuen Maxschachtes noch im Zweifel war, und sich über die zweckmäßigste Höhenlage der Station Stockheim nicht schlüssig machen konnte.

Erst im Jahre 1862 wurde auch diese Strecke unter denselben Modalitäten wie Hochstadt Gundelsdorf in Angriff genommen, die Pachtdauer ebenfalls bis zum 6. April 1918 bestimmt und die Bausumme auf 350000 fl. (600000 ℳ.) festgesetzt.

Die Eröffnung des Betriebes erfolgte am 1. März 1863.

Die jährlich von der Betriebsverwaltung zu leistende Pachtsumme beträgt für die ganze Linie Hochstadt-Stockheim 77500 fl. (132857,14 ℳ.).

6. Illerbahn.

Die Konzession zur Projektierung einer Bahn von Ulm über Memmingen nach Kempten wurde im Jahre 1857 einem Comité in Memmingen übertragen. Der Abschluß eines Pachtvertrages zwischen der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten und dem Magistrate Memmingen, der indessen an Stelle des Comités getreten war, kam am 16. März 1860 zu stande, und auf Grund desselben zugleich auch ein Anlehensvertrag mit der kgl. Bank in Nürnberg.

Hiernach betrug das festgesetzte Baukapital die Summe von 3½ Mill. Gulden (6 Mill. Mark) exkl. Fahrmaterial, welches die Generaldirektion aus

eigenen Mitteln bestritt. Der Magistrat hatte die Baukonzession zu erwerben, den Bau innerhalb 2 Jahren vom Tage der Konzessionserteilung an anszuführen und das Baukapital von der kgl. Bank in Nürnberg aufzunehmen.

Sofort nach der Vollendung oblag der Generaldirektion die Pflicht, die Bahn in Betrieb zu setzen, ferners mußte diese einen jährlichen Pachtschilling von 175000 fl. (300000 ℳ) direkt an die kgl. Bank in Nürnberg, behufs Verzinsung des Baukapitals und Amortisierung innerhalb 53 Jahren, bezahlen.

Die Pachtzeit dauert somit 53 Jahre und fällt die Bahn nach deren Ablauf im Jahre 1916 unentgeltlich an die Generaldirektion. Diese hat auch das Recht einer früheren Einlösung nach vorausgegangener 5 monatlicher Kündigung.

Die kgl. Bank mußte vertragsmäßig das Baukapital beschaffen und nach Abzug von 350000 fl. (600000 ℳ) für Provision, Verzinsung während der Bauzeit ꝛc. einen Betrag von 3150000 fl. (5400000 ℳ) in 24 monatlichen Raten an den Magistrat Memmingen abführen.

Der Pachtvertrag wurde von Seite des kgl. Staatsministeriums im Jahre 1861 den Kammern unterbreitet, von letzteren, wie später nochmals erwähnt wird, genehmigt und dann von ersterem die Baukonzession im September desselben Jahres erteilt.

Sowohl Projektierung wie Bauleitung waren dem Ingenieur Karl Saller übertragen.

Am 21. Oktober 1861 erfolgte der erste Spatenstich, am 12. Oktober 1862 wurde die Strecke Neuulm-Memmingen und am 1. Juni 1863 die Strecke Memmingen-Kempten eröffnet, und von den genannten Tagen an der Pachtschilling berechnet, resp. ein in die Baukasse fließender Zwischenpacht bis zum vertragsmäßigen Vollendungstermine (1. September 1863) bezahlt.

Vom 1. November 1863 ab übernahm die Generaldirektion die noch rückständigen Arbeiten auf ihren Etat.

7. Starnberg-Penzberg und Peißenberg.

Der in dem Gesamtbeschlusse der beiden Landtagskammern vom 17. Oktober 1861 gestellte Antrag:

„den Bau einer Eisenbahn von Starnberg über Tutzing nach Penzberg und an den Peißenberg auf Kosten von Privaten dadurch zu ermöglichen, daß die Pachtung des Betriebes dieser Bahn und die Amortisierung des Baukapitals zum Zwecke des Heimfalles der Bahn an den Staat, der Verwaltung der Staatseisenbahnen gestattet werde“,

welchem im Allerhöchsten Landtagsabschiede vom 10. November 1861 Abschn. III § 25 weitere Erwägung zugesichert worden, gab zunächst Anlaß, die wegen Ausführung dieses Bahnprojektes bereits in Schwebe befindlichen Verhandlungen zu fördern und hiernach in der Weise zum Abschluß zu bringen, daß der Stadtgemeinde Weilheim unter Genehmigung des zum Zwecke des Bahnbaues und Betriebes zwischen ihr und der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten,

dann der kgl. Bank in Nürnberg abgeschlossenen Pacht- und bzw. Hypothekendarlehens-Vertrages unterm 23. Mai 1863 die Konzession zum Baue der fraglichen Bahn erteilt wurde.

Nach dem erwähnten Vertrage wurde das für den Bau dieser Bahnen erforderliche Kapital auf 3850000 fl. (6600000 ℳ) festgestellt, welches von der Stadtgemeinde Weilheim bei der kgl. Bank zu Nürnberg aufzunehmen und an die genannte Generaldirektion zu überlassen war, weil diese die Bauausführung wie den künftigen Betrieb der Bahnstrecken — letzteren gegen ein der 5 prozentigen Verzinsung des Baukapitals entsprechendes Pachtgeld von jährlich 192500 fl. (330000 ℳ) — zu übernehmen hatte.

Dieses Pachtgeld hat der kgl. Bank die 4½ proz. Verzinsung des Baukapitals und außerdem noch ½% zur Kapitalsamortisierung zu sichern, so daß die Kapitalsaufnahme in 53 Jahren getilgt und der Staat im Jahre 1917 alleiniger Eigentümer der Bahnen sein wird.

Der für den Bau über das oben genannte Baukapital erforderliche Mehraufwand von 75000 fl. (128571,43 ℳ) wurde nach dem Gesetze vom 29. Oktober 1867 vom Staate geleistet und daher durch denselben das Pachtgeld nicht alteriert.

Zur Eröffnung gelangten:

Starnberg-Tutzing am 1. Juli 1865,
Tutzing-Penzberg am 16. Oktober 1865 und
Tutzing-Unterpeißenberg am 1. Februar 1866.

8. Oberkotzau-Eger.

Ein auf Veranlassung der Stadtgemeindevertretung Hof bereits zu Anfang der fünfziger Jahre entstandenes Eisenbahnkonsortium in Hof hatte nach Herstellung der nötigen Vorarbeiten und nach gepflogenen vielfachen Verhandlungen und vorbereitenden Schritten, sowohl bei der kgl. bayer. Regierung als auch bei der des österreichischen Kaiserstaates um die Konzession zum Baue einer Eisenbahn von Hof (Oberkotzau) über Asch nach Eger nachgesucht, nachdem von der kgl. bayer. Staatsregierung die eine Verzinsung und Tilgung des Baukapitals sichernde Betriebspachtung durch die Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten vertragsmäßig zugesichert war.

In dem Staatsvertrage zwischen Bayern und Österreich vom 17. Juni 1863 über die Eisenbahnverbindung von Hof und Waldsassen nach Eger verpflichteten sich beide Regierungen u. a. den Bau der genannten Eisenbahnstrecken zu gestatten und zu fördern, die Konzession zum Baue und zum Betriebe einer Lokomotiveisenbahn aber für erstgenannte Linie dem Eisenbahnkonsortium in Hof und für die letztgenannte der kgl. priv. Aktiengesellschaft der bayer. Ostbahnen zu erteilen.

Zur Beschaffung des Gesamtbaukapitals hatte sich die kgl. Bank in Nünberg bereit finden lassen, jedoch nur unter der Bedingung, daß die Stadtgemeinde

Hof an die Stelle des Konsortiums und in alle Rechte und Verpflichtungen desselben eintrete.

Herr Fabrikbesitzer Theodor v. Cramer-Klett in Nürnberg hatte sich zur Ausführung des Baues der Bahn mit allem was dazu gehört unter Zustimmung der bayer. Staatsregierung und der kgl. Bank bereit erklärt.

Infolge dessen überließ das Konsortium der Stadtgemeinde Hof im Juli 1863 die in Österreich bereits erworbene Konzession und alle weiteren zur Realisierung des Unternehmens nötigen Schritte. Letztere erhielt auch im August 1863 die nachgesuchte bayerische Konzession.

Nunmehr wurde der Bau unter der technischen Oberleitung des kgl. Betriebsingenieurs Emil Stirner in Hof durch den bereits genannten Unternehmer um die Accordsumme von 6 200 000 fl. (10 628 571,43 ℳ) durchgeführt und der Betrieb am 1. November 1865 eröffnet.

Nach dem Pachtvertrage besteht der Pachtschilling in jährlich 279 000 fl. 478 285,71 ℳ) und geht die gesamte Bahn nebst Zubehör nach Ablauf der Pachtzeit, sohin mit dem 15. September 1922, unentgeltlich in das Eigentum der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten über. —

Die öffentliche Meinung, welche, wie früher erörtert, im Jahre 1856 den Staatsbahnbau vollständig perhorreszierte, hatte bis zum Jahre 1861 einen wenigstens teilweisen Umschwung erfahren.

Als die Regierung den Gesetzentwurf über die Vervollständigung und Ausdehnung der bayerischen Staatseisenbahnen im April 1861 den Kammern übergab, in welchem der Bau der Linien:

Nördlingen-Württemberger-Grenze,
Ansbach-Würzburg, und
München-Ingolstadt

auf Staatskosten beantragt war, wurden nicht nur die erstgenannten beiden Linien genehmigt, sondern auch auf Antrag des Abgeordneten Schlör noch die Linie Nürnberg-Würzburg beigefügt und die Linie München-Ingolstadt lediglich mit Rücksicht darauf zurückgestellt, daß es zweifelhaft erschien, ob Ingolstadt am zweckmäßigsten durch eine Linie von Süd nach Nord oder von West nach Ost mit dem Bahnnetze verbunden werde. Diese Anschauung fand auch in den, den Kammerbeschlüssen angehängten Wünschen und Anträgen Ausdruck, welche lauteten:

I. Es sei folgender Wunsch an die Krone zu richten:

Die kgl. Staatsregierung wird ermächtigt, die Erbauung einer Eisenbahn im Illerthale von Neuulm über Memmingen nach Kempten auf Kosten von Privaten dadurch zu ermöglichen, daß die Pachtung des Betriebes dieser Bahn und die Amortisierung des Baukapitals zum Zwecke des Heimfalles der Bahn an den Staat durch die Verwaltung der Staatseisenbahnen gestattet werde.

II. Se. Majestät der König mögen Allergnädigst geruhen:

1. die für Erweiterung der Pfälzer Bahnen notwendigen Vorlagen an den gegenwärtigen Landtag Allerhuldvollst gelangen zu lassen;

2. den Bau einer Eisenbahn von der Stadt Hof in der Richtung gegen Asch resp. Eger auf Kosten von Privaten dadurch zu ermöglichen, daß den letzteren die Pachtung des Betriebes und die Amortisation des Baukapitals durch die Verwaltung der Staatseisenbahnen in Aussicht gestellt und seiner Zeit gewährt werde;
3. über die notwendige Verbindung der Festung Ingolstadt mit dem bayerischen Eisenbahnnetze in den verschiedenen Richtungen nähere Erhebungen anzuordnen und an den nächsten Landtag die auf Grund dieser Erhebungen geeignet scheinenden Vorlagen Allerhuldvollst gelangen zu lassen;
4. über die Verbindung des südöstlichen Teiles von Bayern mit dem vaterländischen Eisenbahnnetze durch eine Eisenbahn Recherchen anzuordnen und dem kommenden Landtage darüber Mitteilungen gnädigst zukommen zu lassen.

In derselben Kammersession kam auch noch das Gesetz über den Bau der Eisenbahn von Würzburg an die badische Grenze gegen Heidelberg auf Staatskosten und das Gesetz über die Verlängerung der Ostbahnen in der Oberpfalz und in Oberfranken durch die Linien Schwandorf-Weiden-Bayreuth und Weiden-Eger zu stande, so daß im Jahre 1862 mit dem Ostbahnbaue aufs neue und mit dem Staatsbahnbaue, welcher mehrere Jahre nur in sehr reduzierter Weise geführt worden war, wieder in größerer Ausdehnung begonnen wurde.

Weitere Eisenbahngesetze kamen zu stande, im Oktober 1863 bezüglich der Linien:

München-Ingolstadt-Gunzenhausen,
Treuchtlingen-Pleinfeld,
München-Simbach event. Schärding,
Freilassing-Reichenhall,
Lindau-Grenze gegen Bregenz

und der Ausführung einiger Doppelbahnstrecken, dann im Juli 1865 bezüglich der Bahnhofverlegung Würzburg, der Erweiterung des Staatsbahnhofes Nürnberg und der Bahnhöfe Gunzenhausen und Ansbach.

Zur Eröffnung gelangten

im Jahre 1863 die Linie Nördlingen-Grenze gegen Württemberg,
„ „ 1864 „ „ Ansbach-Würzburg und
„ „ 1865 „ „ Nürnberg-Würzburg.

Von da an beginnt eine neue Epoche in der Entwickelung des bayerischen Eisenbahnwesens, welche, nachdem sie der gegenwärtigen Zeit näher liegt, mehr im Detail behandelt werden soll.

Früher waren die Eisenbahnen in Bayern wie auch in den meisten anderen Ländern lediglich stückweise gebaut worden. Man fühlte kein Bedürfnis, ein einheitliches Bahnnetz für das ganze Land im voraus zu entwerfen, sondern baute die eine oder andere Linie lediglich deshalb, weil sie von irgend einer

Seite besonders angeregt oder zufällig gerade schon technisch untersucht war, ohne Rücksicht darauf zu nehmen, was sich weiter daran anschließen würde, ja zeitweise wurde der Bahnbau fast ganz sistiert. Damals glaubte nämlich niemand an eine Ausdehnung der Eisenbahnen, wie sie später in Wirklichkeit eintrat.

Allmählich brach sich aber doch die Erkenntnis Bahn, daß fernerhin nicht in einer so planlosen Weise wie seither fortgebaut werden dürfe, wenn die Eisenbahnen ihren Zweck für Handel, Verkehr und Volkswirtschaft überhaupt, sowie für militärische Benutzung erfüllen, und wenn nicht Bahnen entstehen sollten, welche durch spätere wieder brachgelegt würden. Lag es doch schon damals offen zu tage, daß bereits einige schwere Mißgriffe gemacht worden waren.

In dieser Erkenntnis beschäftigte sich insbesondere schon vom Jahre 1862 an der damalige Generaldirektor der kgl. Verkehrsanstalten Freiherr v. Brück, sehr eingehend mit dem Studium über ein bayerisches Eisenbahnnetz und ließ für mehrere Linien technische Erhebungen pflegen und Kostenanschläge aufstellen.

Trotzdem schritt die Sache nicht wesentlich vorwärts, bis die Kammer der Abgeordneten in ihrer öffentlichen Sitzung vom 30. Juni 1865 auf Anregung des Abgeordneten Crämer an die kgl. Staatsregierung den Antrag auf Ausarbeitung und Vorlage eines vollständigen Eisenbahnnetzes zu stellen beschloß. Zwar wurden noch einige Spezialgesetze erlassen, wie unterm 28. April 1867 über den Bau der Notstandsbahn von Schweinfurt nach Kissingen, und unterm 29. Oktober desselben Jahres über die Erweiterung der Bahnhöfe in Rosenheim, Augsburg, Erlangen, Aschaffenburg, Neuenmarkt, Hof und Bayreuth, sowie über Doppelbahnen von Fürth zur Kreuzung, von Untersteinach nach Neuenmarkt und Hof-Grenze, über Dotationserhöhung für Starnberg-Penzberg und Peißenberg, und endlich über Erwerbung eines Bureaugebäudes für die Bauabteilung; aber doch hatte der obige Kammerbeschluß zur Folge, daß die schon bei Auflösung der kgl. Eisenbahnbaukommission München im Jahre 1860 in Aussicht genommene Bildung einer besonderen Bauabteilung bei der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten nunmehr vollständig zur Durchführung gelangte und im September 1865 ein eigener Baudirektor in der Person des seitherigen Generaldirektionsrates und Vorstandes des bayer. Telegraphenwesens v. Dyck aufgestellt wurde.

Der damalige Handelsminister v. Pfretzschner beauftragte auch schon unterm 2. Mai 1866 die Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten mit einer Reihe von Projektierungen neuer Bahnen, um einem künftigen Landtage ein umfassendes Eisenbahnnetz vorlegen zu können. Es wurde ferner ein eigenes Projektierungsbureau errichtet und als dessen Chef der damalige kgl. Bezirksingenieur Röckl bestellt.

Dieses Projektierungsbureau, welchem eine so große Aufgabe bevorstand, befaßte sich vor allem mit Feststellung von technischen Grundsätzen, welche bei Anfertigung der neuen Bahnprojekte zur Grundlage dienen sollten, und welche bisher nicht bloß in Bayern, sondern allenthalben gefehlt hatten. Insbesondere war seither bei neuen Bahnen, wie schon oben erwähnt, zu wenig oder fast gar nicht auf die Betriebsverhältnisse, sondern fast lediglich nur auf die Baukosten

Rücksicht genommen worden, wodurch sich in der Regel Bahnen mit sehr kostspieligem Betriebe ergaben.

Ganz neue Grundsätze in dieser Beziehung hatte aber der oben genannte Chef des Projektierungsbureaus in der außerordentlichen Beilage zu Nr. 333 der Augsburger Allgemeinen Zeitung vom Jahre 1862 und dann in einer eigenen an die Kammer der Abgeordneten gerichteten Broschüre „Über die Vervollständigung des bayer. Eisenbahnnetzes, München bei Franz 1865" veröffentlicht, und dieselben hatten allenthalben ausnahmslose Anerkennung gefunden. Diese Grundsätze wurden nun vom Projektierungsbureau noch weiter ausgearbeitet und ergänzt, wie sie im Jahre 1868 vom kgl. Staatsministerium in die Motive zum Entwurfe eines Gesetzes, die Ausdehnung und Vervollständigung der bayer. Staatseisenbahnen betr., aufgenommen und in den stenographischen Berichten der Kammerverhandlungen vom Jahre 1868, sowie in der deutschen Bauzeitung Jahrgang 1869 und in der Zeitschrift des bayer. Architekten- und Ingenieurvereins im Jahrgange 1872 abgedruckt worden sind.

Da nun seit jener Zeit alle bayer. Staatsbahnen nach diesen Grundsätzen nicht bloß projektiert, sondern auch gebaut wurden, so wird es gerechtfertigt erscheinen, dieselben hier wenigstens in ihren Hauptzügen anzuführen:

Zwischen zwei gegebenen Endpunkten sei nicht jene Bahnlinie die technisch beste, welche die geringste Bausumme ausweise, sondern jene, bei welcher die Baukosten samt den kapitalisierten Betriebskosten zusammen ein Minimum seien, oder mit anderen Worten, auf welcher man einschließlich der Baukostenverzinsung und der Unterhaltung am wohlfeilsten transportiere. Die Baukosten seien daher durch das Projekt möglichst annährend zu bestimmen, die Betriebskosten aber auf Grund von Erfahrungen auf bestehenden Bahnen in Rechnung zu bringen. Nun bestimme aber der Maximalwiderstand eines Lokomotivrayons, d. h. jene Strecke, welche die größte Zugkraft erfordere, die zulässige Größe der Bahnzüge, und dadurch, wenn auch nicht ausschließlich, so doch vorzugsweise die Betriebskosten, da auch auf den übrigen günstigeren Strecken des Rayons die Wagenzahl nicht vermehrt und der nötige schwere und durch Beheizung und Schienenabnutzung kostspielige Motor nicht beseitigt werden könne. Seien solche ungünstige Strecken nur kurz, so seien sie in der Regel ein Fehler, weil sie beim Baue sich meistens ohne übermäßige Kosten vermeiden ließen, seien sie aber lang, so sei auch ihr maßgebender Einfluß nicht zu bezweifeln.

Dieser Maximalwiderstand hänge aber nicht bloß von den Steigungen, sondern ebenso sehr auch von den Kurven ab, und werde für eine gegebene Bahnstrecke gefunden, indem man jene Stelle suche, wo die Summe aus dem Widerstande der Steigung, aus dem Additionalwiderstande der damit zusammentreffenden Kurve und dem mittleren Widerstande auf der geraden horizontalen Strecke am größten würde. Hieraus ließen sich aber die mutmaßlichen Betriebskosten für die Längeneinheit einer Bahn berechnen, nach der Formel:

$$K = C_1 + C_2 \times W$$

worin C_1 und C_2 konstante Größen und W den Maximalwiderstand des Rayons bezeichneten. Die Konstanten würden aus den nachgewiesenen wirklichen mittleren Betriebskosten der bestehenden bayer. Staatsbahnen bestimmt, so daß die für die neuen Bahnen voraus berechneten Betriebskosten lediglich Interpolationswerte zwischen vollkommen sicher bekannten Größen seien, und von der Wahrheit nur sehr wenig abweichen könnten, sobald nur auch für die neue Bahn ein mittlerer Verkehr wie bei den bestehenden vorausgesetzt werden könne. Sei dies nicht der Fall, so seien die Koeffizienten proportional zu erhöhen oder zu vermindern.

Die Summe aus diesen und zwar kapitalisierten Betriebs- und Baukosten lasse endlich einen praktisch genügenden Maßstab für die Beurteilung des technischen Wertes eines ganzen Lokomotivrayons, seiner Konkurrenzlinien und Varianten gewinnen.

So einfach dieses ganze System auch erscheinen mag, einen so großen durchgreifenden Einfluß hat es auf die Gestaltung der neuen bayer. Staatsbahnen gegenüber der früheren Behandlungsweise ausgeübt, und hat größtenteils zu Bahnen mit geringen Umwegen und Steigungen geführt, wenn es auch die häufige Laienmeinung der Kürze und Ebenheit um jeden Preis vollständig ausschloß. Man kann es das System des wohlfeilsten Transportes nennen.

Nach diesem Systeme wurden nun zuerst die bereits vorhandenen Bahnprojekte vom Projektierungsbureau revidiert, ergänzt und umgearbeitet, und dann nach dem Kriege von 1866 im September die Terrainaufnahmen für die weiteren Projekte in Angriff genommen. Nachdem zu jener Zeit der seitherige Ostbahndirektor v. Schlör zum Handelsminister ernannt worden war, erließ derselbe am 19. Mai 1867 eine Entschließung an die Generaldirektion, wodurch die Projektierung von vorläufig 18 neuen Bahnlinien angeordnet wurde, und der Grundsatz zum Ausdrucke kam, daß nur Bahnrichtungen eine Aufnahme in dem den Kammern vorzulegenden Entwurf eines Bahnnetzes zu finden hätten, welche von dem Gesichtspunkte des großen Verkehres, der allgemeinen Landesinteressen und der Interessen der Verkehrsanstalten selbst als notwendig oder doch im hohen Grade wünschenswert zu bezeichnen seien.

Von da an trieb das Projektierungsbureau seine Geschäfte in so großem Maßstabe, als er noch kaum je in Anwendung gekommen war. Schon Mitte Juni wurde mit 24 Nivellierinstrumenten gearbeitet, und die Zahl der jungen Techniker, welche auswärts und im Bureau verwendet wurden, betrug 41. Es wurden zwar nur generelle Projekte hergestellt, der Begriff genereller Projektierung aber so aufgefaßt, daß durch sie die günstigste Richtung, die Bahnlänge, die Horizontal- und Vertikalverhältnisse und möglichst annähernd die Baukosten und mutmaßlichen Betriebskosten ermittelt werden sollten. Deshalb wurde sich nicht darauf beschränkt, zwischen zwei gegebenen Punkten irgend eine ausführbare Linie ausfindig zu machen, sondern es wurde das Terain, insbesondere die Wasserscheiden, so weit nivellatorisch rekognosziert, als es für die Verbindung der gegebenen Endpunkte noch irgend in Betracht kommen konnte.

Hierdurch ergaben sich alle Linien und Varianten, welche überhaupt möglich waren, und es wurden sodann für die nach obigen Grundsätzen als die beste erscheinende Linie, samt allenfallsigen Varianten, in ausgedehnter Weise die Kotierungen des Terrains vorgenommen, aus den Höhenkoten die Horizontalkurven in Vertikalabständen von 10 zu 10 Fuß in die Pläne eingetragen und endlich hiernach Horizontal- und Vertikalprojektion der Bahn generell festgesetzt.

Die Anfertigung der Kostenanschläge fand auf Grund einer förmlichen Erdmassenberechnung und Aufzählung der einzelnen Kunstbauten nach Rechnungstiteln statt.

Während der Ausarbeitung der vorerwähnten Projekte kam noch eine Reihe weiterer Bahnen hinzu, so daß das Projektierungsbureau bis zum 2. November 1867 nicht weniger als 29 Bahnprojekte für eine Gesamtbahnlänge von 1597 km zur Ablieferung brachte. Es waren hierzu über 4000 Steuerblätter und gegen 200 topographische Atlasblätter verwendet, 2200 qkm Terrain in Horizontalkurven gelegt, 11000 qkm nivellatorisch rekognosziert, 64000 Pfähle geschlagen und gegen 1000000 Terrainpunkte nivelliert worden. Einen Kilometer Bahn zu projektieren kostete zwischen 25 und 50 fl., je nach der Schwierigkeit des Terrains.

Auf Grund dieser höchst umfangreichen technischen Erhebungen arbeitete das Handelsministerium einen Gesetzentwurf über die Ausdehnung und Vervollständigung der bayer. Staatseisenbahnen samt ausführlichen Motiven aus und legte denselben mit Allerhöchster Genehmigung bereits am 28. Januar 1868 der versammelten Kammer der Abgeordneten vor. Nach demselben wurden in dem Art. 1 für den großen Verkehr überhaupt noch 19 Bahnen im diesseitigen Bayern exkl. Ostbahnrayon zum Baue in Aussicht genommen, nämlich:

1. Regensburg-Ingolstadt-Offingen,
2. Rosenheim-Grafing-München,
3. Rosenheim-Mühldorf,
4. München-Buchloe-Memmingen,
5. Peißenberg-Biessenhofen,
6. Weilheim-Partenkirchen-Grenze,
7. Biessenhofen-Füssen,
8. Augsburg-Ingolstadt,
9. Landshut-Ingolstadt,
10. Mühldorf-Vilshofen,
11. Donauwörth-Treuchtlingen,
12. Nürnberg-Ansbach-Krailsheim,
13. Nürnberg-Bayreuth,
14. Örlenbach-Neustadt-Grenze,
15. Gemünden-Burgsinn-Grenze,
16. Aschaffenburg-Miltenberg,
17. Schweinfurt-Gemünden,
18. Verbindungsbahn zwischen der Nürnberg-Würzburger und Ansbacher-Bahn,
19. Lechfeldbahn.

Im Art. 2 wurden Bestimmungen über die Herstellung von Vizinalbahnen getroffen, im Art. 3 sieben Bahnen im Kostenbetrage von 60 Mill. Gulden, nämlich:

1. Regensburg-Donauwörth,
2. Rosenheim-Grafing-München,
3. München-Buchloe,
4. Mühldorf-Vilshofen,
5. Nürnberg-Bayreuth,
6. Sinnthalbahn,
7. Aschaffenburg-Miltenberg,

zunächst zur Ausführung bestimmt und im Art. 4 ein Postulat für die Vervollständigung der bereits bestehenden Einrichtungen gestellt.

Die Kammer bildete für diese große Vorlage durch Kombinierung des II. und III. Ausschusses einen besonderen Ausschuß, als dessen Referenten der Abgeordnete Crämer, und für Art. 2 der Abgeordnete Bischoff bestimmt wurden.

Der erstere machte dem erwähnten Ausschusse schon am 21. April Mitteilung über Vollendung seines Referates, schlug aber vor, wegen bevorstehender Vertagung des Landtages vorerst nur den Art. 4 des Gesetzes zu behandeln, um dadurch den dringlichsten Bedürfnissen abzuhelfen. Diesem Vorschlage stimmte der Ausschuß bei und genehmigte einschließlich der Bahn von Rosenheim über Kirchseeon nach München, welche auf ministeriellen Antrag nachträglich in den Art. 4 eingesetzt wurde, 10 Mill. Gulden. Dem Beschlusse traten beide Kammern bei, und wurde das Gesetz unterm 16. Mai 1868 Allerhöchst sanktioniert.

Die hierdurch genehmigten Bauobjekte wurden alsbald in Angriff genommen, während der Rest des Gesetzentwurfes vom 28. Januar 1868 erst im Januar 1869 im Ausschusse und erst in der öffentlichen Sitzung vom 2. März 1869 in der Abgeordnetenkammer zur Beratung gelangte, und nach 5 Plenarsitzungen mit namhaften Modifikationen genehmigt wurde.

Nachdem das Gesetz auch die Genehmigung der Reichsräte gefunden hatte, erhielt es unterm 29. April 1869 die Allerhöchste Sanktion. Abgesehen davon, daß die Bahn München-Grafing-Rosenheim schon im vorausgegangenen Jahre genehmigt worden war, bestanden die Modifikationen gegenüber dem Regierungsentwurfe in der Erweiterung des Art. 1 um die Fichtelgebirgsbahn, die Fortsetzung der Kronacher Bahn nach Norden, die Wassertrübingen-Dinkelsbühler Bahn, welche allerdings den Grundgedanken des Gesetzes durchbrach, indem sie offenbar nur als eine Lokalbahn gelten konnte, und um die Bayerische Waldbahn; ferner in der Erweiterung des Art. 3 um die Linien Donauwörth-Maxbahn, Nürnberg-Krailsheim, Örlenbach-Neustadt-Grenze, Buchloe-Memmingen, Augsburg-Ingolstadt und Rosenheim-Mühldorf, sowie der Bausumme von 60 auf 92 Mill. Gulden (102 857 143 auf 157 714 286 ℳ), wozu noch eventuell eine Bahn von Mühldorf nach Vilshofen mit 9½ Mill. Gulden (16 285 714 ℳ) kam, welche dann gebaut werden sollte, wenn der Bau der Linien Cham-Straubing und Straubing-Mühldorf nicht innerhalb 2 Jahren von der kgl. priv. Ostbahngesellschaft in

Angriff genommen sein sollte. Der Art. 4 fiel als schon im Vorjahre genehmigt ganz aus.

Dieses Gesetz ist neben dem späteren über Ankauf der Ostbahnen das größte und wichtigste, welches in Bayern je über Eisenbahnen erlassen wurde, insbesondere wegen der großen Anzahl der Bahnen und der Größe des Baukapitals, dann aber auch wegen des Art. 2 über eine in Bayern neue Art von Bahnen, nämlich über die Vizinalbahnen. Diese sollten hiernach nur dann Aussicht auf Unterstützung durch den Staat haben, wenn für sie die Grunderwerbung und die Herstellung der Erdarbeiten ohne Inanspruchnahme von Staatsfonds gesichert war.

Noch in derselben Kammersession des Jahres 1869 wurden auf dieser Grundlage die beiden Vizinalbahnen von Schwaben nach Erding, und von Siegelsdorf nach Langenzenn und endlich mehrere Linien genehmigt, welche von der kgl. priv. Ostbahngesellschaft gebaut werden sollten, nämlich:

1. Regensburg direkt Nürnberg,
2. Cham-Straubing,
3. Straubing-Mühldorf,
4. Straubing direkt Sünching,
5. Neufahrn bei Ergoldsbach direkt Obertraubling,
6. von einem Punkte der Weiden-Bayreuther Bahn zu einem Punkte der Amberg-Nürnberger Bahn.

Es wurde die gleiche Zinsgarantie wie bei den älteren Linien zugestanden.

Während der bisher aufgeführten großartigen generellen Projektierungsarbeiten kam aber keineswegs der eigentliche Bau neuer Bahnlinien zum Stillstande.

Außer den schon vor dem Jahre 1866 angegriffenen Bahnen wurden in diesem Jahre die Linien München-Simbach, und Lindau-Grenze behufs der Detailprojektierung und des Bauangriffes mit Sektionen besetzt, die Strecken Tutzing-Peißenberg, Plattling-Deggendorf, Freilassing-Reichenhall, sowie Heidingsfeld-Grenze aber dem allgemeinen Verkehr übergeben.

Im nächsten Jahre gelangten die Linien Schweinfurt-Kissingen und Miesbach-Schliersee zur Besetzung, und die Bahn München-Ingolstadt zur Eröffnung.

Im darauffolgenden Jahre 1868 wurde die Linie München-Grafing-Rosenheim, welche kaum erst genehmigt worden, angegriffen, und die Sinnthalbahn im Detail projektiert; im Jahre 1869 endlich wurden die Bahnhöfe Augsburg und Neuulm, sowie die Bahn von München nach Buchloe, ferner die Ostbahnlinie Nürnberg-Neumarkt-Regensburg behufs Bauangriffes mit Sektionen besetzt, die Strecken Miesbach-Schliersee, Gunzenhausen-Treuchtlingen aber dem Betriebe übergeben.

Endlich kam im letztgenannten Jahre auch der Bau einer großen Schwellenfabrik in Angriff. Dieselbe wurde unmittelbar neben der Station Kirchseeon auf der München-Grafing-Rosenheimer Bahn und dadurch an und zwischen die großen Staatsforste von Eglharting, Ebersberg und Anzing situiert, so daß sowohl der Holzbezug als auch die Schwellenabfuhr per Bahn sehr erleichtert ist. Die ganze Anstalt umfaßt ein Areal von mehr als 40 Tagwerken, eine Säg-

mühle mit 20pferdiger Dampfmaschine, eine große Imprägnierschupfe mit 16 Bottichen zum Kyanisieren durch Queckſilberchlorid, und nunmehr auch noch eine Kreosotieranstalt mit großem Imprägnierkessel und besonderer 8pferdiger Dampfmaschine, alles mit normalspurigen Schienengeleisen verbunden. Letztere Anstalt kann auch zum Imprägnieren mit Zinkchlorid verwendet werden. Die ganze Fabrik ist im stande jährlich eine Anzahl von etwa 500000 Schwellen zu produzieren, welche sowohl für den Neubau als auch für die Bahnunterhaltung verwendet werden. Wenigstens in Deutschland existiert keine zweite solche Anstalt von gleichem Umfange.

Im Jahre 1870 genehmigten die Kammern die Vizinalbahnen von Steinach nach Rothenburg, von Georgensgmünd nach Spalt und von Immenstadt nach Sonthofen. Für alle hier genannten sowie für die schon oben angeführten Vizinalbahnen wurde gesetzlich festgestellt, daß aus den Roheinnahmen des Betriebes zuerst die 4½ proz. Zinsen des aus Staatsmitteln bestrittenen Bauaufwandes und die Betriebskosten gedeckt werden sollten. Letztere wurden ein für allemal gleich 9% des staatlichen Bauaufwandes festgestellt, und der etwa noch bleibende Rest der Roheinnahme für Verzinsung und Amortisierung des für Grunderwerbung und Erdarbeiten aufgewendeten Kapitals bis zu 5% bestimmt.

In demselben Jahre kam auch eine von der Ostbahngesellschaft zu erbauende Vizinalbahn von Wiesau nach Tirschenreuth zur Genehmigung.

Was die technischen Verhältnisse der neuen Vizinalbahnen anbelangt, so wurden für dieselben größere Steigungen und schärfere Kurven, dann eine geringere Breite des Bahnkörpers, sowie entweder leichtere oder alte auf den bestehenden Bahnen ausrangierte Schienen zugelassen, hingegen galten damals noch viele Bauvereinfachungen, welche später allenthalben eingeführt wurden, allgemein als unzulässig, was wohl auch begründet war, weil eine so große Reduktion der Fahrgeschwindigkeit, wie sie später eintrat, damals von allen Seiten refusiert worden wäre.

Von Bahn zu Bahn traten aber bei den bayer. Vizinalbahnen weitere Vereinfachungen ein, während andere Länder, welche erst viel später solche Bahnen bauten, sogleich mit den einfachsten Konstruktionen beginnen konnten.

Mit Sektionen besetzt oder in Bauangriff genommen wurden im Jahre 1870 die Bahnstrecken Buchloe-Memmingen, Regensburg-Ingolstadt, Örlenbach-Meiningen, Rosenheim-Mühldorf, Nürnberg-Bayreuth, Langenzenn-Siegelsdorf, und von der Ostbahnverwaltung Straubing-Sünching und Neufahrn-Obertraubling; zur Eröffnung gelangte die Linie Ingolstadt-Treuchtlingen.

Wegen der großen Bauausdehnung und des Mangels an technischem Personal fand im Jahre 1870 ein außerordentlicher theoretischer und praktischer Baukonkurs statt, zu welchem alle jene zugelassen wurden, welche mit Ausnahme des Gymnasialabsolutoriums die übrigen Vorbedingungen erfüllt hatten.

Im darauffolgenden Jahre 1871 wurde die Vizinalbahn von Holzkirchen nach Tölz genehmigt mit der Bestimmung, daß hier nur ein 4 proz. Zins des staatlichen Baukapitals und statt einer aversalen Betriebskostensumme die wirkliche

bei Verteilung der Roheinnahme in Rechnung kommen sollten. Außerdem wurde ein zweites Geleise für die Strecke Markt-Schorgast-Oberkotzau genehmigt.

Zum Angriff gelangten die Strecken: Immenstadt-Sonthofen, Steinach-Rothenburg, Holzkirchen-Tölz, Schwaben-Erding, Georgensgmünd-Spalt, und von Seite der Ostbahn die Linie Plattling-Mühldorf; eröffnet wurden: München-Grafing-Rosenheim, München-Neuötting-Simbach, Schweinfurt-Kissingen, und von Seite der Ostbahn Nürnberg-Neumarkt i. O.

Im Jahre 1872 kamen wiederum einige Eisenbahngesetze zu stande, nämlich erstens über Erhöhung mehrerer Eisenbahnbaudotationen, über Ausbau der Bahnhöfe München, Augsburg und Nürnberg, über eine Zentralwerkstätte daselbst, über einen neuen Bahnhof in Rosenheim, eine neue Station in Weiberhöfe, und ein Doppelgeleise von Aschaffenburg zur Grenze, zweitens ein Gesetz über Ergänzung und Vermehrung des Fahrmaterials auf den bayer. Staatsbahnen, ferner über einen Rangierbahnhof in Ingolstadt innerhalb des Vorwerkgürtels. Endlich genehmigte der Landtagsabschied auf Kammerantrag, daß die Ostbahngesellschaft statt der bereits genehmigten Linie Landau-Straubing-Cham, eine Bahn von Landau über Plattling und Zwiesel zur Grenze unter staatlicher Zinsgarantie baue, und letztere auch für eine Bahn von Landau nach Landshut, endlich für eine solche durch das Rottthal zugesichert erhalte.

Eine weitere Bitte der beiden Kammern ging dahin, den Bau der Linie Nürnberg-Hersbruck-Bayreuth bis Neuhaus mit aller Beschleunigung fortzusetzen, die Weiterführung derselben aber bis zum nächsten Landtage zu verschieben, bis nämlich durch die kgl. Staatsregierung erhoben sein würde, in welcher Richtung die Bahn von Neuhaus aus fortgesetzt werden solle, insbesondere ob nicht von Pegnitz oder Schnabelwaid aus ebenfalls eine Fichtelgebirgsbahn eingeschlagen werden könne. Veranlaßt wurde diese Bitte durch viele Gesuche aus dem Fichtelgebirge, welche statt der im Jahre 1869 genehmigten Bahn von Nürnberg über Neuhaus nach Bayreuth, eine solche von Nürnberg über Neuhaus und Kirchenlaibach nach Oberkotzau einer- und nach Eger oder Franzensbad andererseits anstrebten.

Im gleichen Jahre 1872 gelangten die Bahnstrecken Ingolstadt-Offingen, Unterpeißenberg-Sulz, Neuburg a. D.-Gundelfingen, Nürnberg-Krailsheim und Augsburg-Ingolstadt, sowie von Seite der Ostbahn die Linien Wiesau-Tirschenreuth, Weiden-Neukirchen, und Plattling-Eisenstein zum Angriffe oder wenigstens zur Sektionsbesetzung, und die Strecken Gemünden-Grenze, Langenzenn-Siegelsdorf, Georgensgmünd-Spalt, Lindau-Grenze, Buchloe-Landsberg, Wiesau-Tirschenreuth und Schwaben-Erding zur Eröffnung.

In diesem Jahre wurde eine kgl. Organisationsverordnung für die Staatsbahnen erlassen, welche jedoch auf den Neubau keinen wesentlichen Einfluß übte. Derselbe war nach wie vor der Bauabteilung unterstellt, welche mit der Betriebs-, Post- und Telegraphenabteilung die Generaldirektion zusammensetzte. Letztere unterstand einem Generaldirektor, erstere je einem Abteilungsdirektor. Dem Baudirektor war die nötige Zahl der weiteren Beamten und Gehilfen zugeteilt, sowie

für den äußeren Dienst eine Anzahl von Eisenbahn-Bausektionen mit je einem Sektionsingenieur, einem Rechnungsführer, mehreren Ingenieurpraktikanten, technischen Gehilfen, Palieren, Schreibern u. s. w.

Neue Eisenbahngesetze wurden erst gegen Ende des Jahres 1873 beraten aber nicht vollendet. Dagegen wurden im genannten Jahre die Aschaffenburg-Miltenberger und Nördlingen-Dinkelsbühler Bahn, welch letztere an Stelle der im Jahre 1869 genehmigten Wassertrüdingen-Dinkelsbühler Bahn treten sollte, besetzt, sowie die Bahnstrecken München-Kaufering, Steinach-Rothenburg, Immenstadt-Sonthofen, ferner von Seite der Ostbahnen Neumarkt-Regensburg, Straubing-Sünching und Neufahrn-Obertraubling eröffnet.

Gegen Ende dieses Jahres wurde der kgl. Baudirektor v. Dyck auf Ansuchen wegen Alters in den Ruhestand versetzt.

An dessen Stelle wurde im Frühjahr 1874 der seitherige kgl. Generaldirektionsrat Röckl zum Baudirektor und Vorstand der Bauabteilung ernannt.

Zu gleicher Zeit wurde ein Gesetz genehmigt über die Vervollständigung der bereits betriebenen Staatsbahnen durch elektrische Läutwerke, sowie durch Arbeiterwohnungen für die Zentralwerkstätten München und Nürnberg.

Ferner entstand ein Gesetz über die Fichtelgebirgsbahn von Neuhaus über Kirchenlaibach nach Oberkotzau und nach Franzensbad oder Eger mit Abzweigung von Schnabelwaid nach Bayreuth, dann mit Verbindungsbahn von Hersbruck nach Pommelsbrunn und mit Verlegung des Bahnhofes in Hof, dann über Verlegung des Bahnhofes in Donauwörth, über Herstellung einer Bahn Gemünden-Arnstein-Schweinfurt mit Rangierbahnhof in Oberndorf, dann der Strecken Miltenberg-Amorbach und Kaufering-Bobingen. Ein weiteres Gesetz genehmigte den Mehraufwand für mehrere Bahnen, insbesondere für Fahrmaterial, für den Ausbau der Bahnhöfe München, Haidhausen und Holzkirchen, sowie für Beseitigung der sogenannten Fürther-Kreuzung, d. i. der Durchschneidung der Bahn Erlangen-Nürnberg mit der Lokalbahn Nürnberg-Fürth im Niveau bei Fürth. Das letzte in diesem Jahre erlassene und die Staatsbahnbauverwaltung berührende Gesetz genehmigt die 5 Vizinalbahnen Neustadt-Windsheim, Dombühl-Feuchtwangen, Biessenhofen-Oberdorf, Aibling-Au und Sinzing-Mittelalling, wogegen noch ein solches die Ostbahnen betrifft, und den Neubau der Linie Landshut-Landau und der Rottthalbahn resp. deren Zinsgarantie genehmigt.

Außerdem wurde noch von den Kammern der höchst wichtige Beschluß gefaßt, es sei die kgl. Staatsregierung aufzufordern, mit der Aktiengesellschaft der kgl. privilegierten bayer. Ostbahnen über die Erwerbung dieser Ostbahnen zu unterhandeln und eventuell dem nächsten Landtage geeignete Vorlage zu machen.

Dieser Beschluß wurde durch einen Initiativantrag des Abgeordneten v. Schlör veranlaßt und war dadurch motiviert, daß die beiden Teilen höchst schädliche Konkurrenz zwischen Staats- und Ostbahn anders nicht zu beseitigen sei.

Behufs Bauangriffes wurden im Jahre 1874 die Linien Neustadt-Windsheim, Biessenhofen-Oberdorf und Sinzing-Alling besetzt, zur Eröffnung aber gelangten: Buchloe-Memmingen, Holzkirchen-Tölz, Ingolstadt-Regensburg, Ingol-

stadt-Donauwörth und Ebenhausen-Meiningen, zusammen 256,32 km, die größte Bahnlänge, welche von den von der bayer. Staatsbahn-Verwaltung gebauten Linien in einem Jahre zur Eröffnung gebracht wurde.

Das Jahr 1875 war insoferne höchst wichtig, als in demselben das große Gesetz über den Ankauf der Ostbahnen zu stande kam. Dadurch gingen 771,8 km bereits in Betrieb stehende Bahnen an die Staatsverwaltung über und zwar fand die Übernahme Mitte Mai statt.

Außerdem übergab die Ostbahn die Linien Neukirchen-Weiden und Mühldorf-Plattling als nahezu vollendet und die Linie Plattling-Eisenstein nach bereits erfolgter Veraccordierung der Bauarbeiten.

Die Ostbahnaktionäre erhielten für eine Aktie zu 200 fl. je eine bayer. 4 proz. Staatsobligation zu 400 ℳ, und dazu bei den älteren Aktien 20, bei den jüngeren 10 ℳ bar.

Außer der Eisensteiner Linie wurden von der Bauabteilung noch die Linien Rednitz-Eger und Dombühl-Feuchtwangen in Angriff genommen oder wenigstens mit Sektionen besetzt.

Eröffnet wurden die Linien: Unterpeißenberg-Sulz, Saal-Kelheim, Ingolstadt-Hochzell, Nürnberg-Ansbach-Grenze gegen Krailsheim, Neukirchen-Weiden, Plattling-Mühldorf, und Sinzing-Mittelalling, zusammen 294,28 km, also sogar noch mehr als im Vorjahre, aber zum Teil noch von der Ostbahn gebaut.

Um diese Zeit war der Eisenbahnbau der ausgedehnteste, welcher in Bayern je vorgekommen ist. Es bestanden 62 Eisenbahnbausektionen und das gesamte Personal der Bauabteilung zählte etwa 800 Beamte und Bedienstete und im Sommer ca. 25000 Arbeiter.

Im Jahre 1876 wurde ein Gesetz erlassen über die Erbauung der Vizinalbahnen Senden-Weißenhorn, Feucht-Altdorf, Weilheim Murnau und Prien-Aschau, mit der Bestimmung, daß die Verteilung der Betriebs-Roheinnahmen ganz nach den gleichen Grundlagen geschehen solle, wie bei den früheren Vizinalbahnen, ausschließlich Holzkirchen-Tölz, für welch letztere Linie im gleichen Gesetze auch noch ein Nachpostulat genehmigt wurde.

Dagegen wurde ein von der Regierung vorgelegter Gesetzentwurf über Herstellung der Bahn Lohr-Wertheim in der Kammer der Abgeordneten durch den Ausschuß um die Linien Dinkelsbühl-Feuchtwangen, Donauwörth-Treuchtlingen und Unterpeißenberg Biessenhofen vermehrt, aber vom Plenum schließlich ganz abgeworfen. Jedoch stellten zur Beschwichtigung der zahllosen Eisenbahnpetenten beide Kammern an Se. Majestät die Bitte, dem nächsten Budget-Landtage einen Gesetzentwurf allergnädigst vorlegen zu lassen, welcher die Ausbildung des bayer. Eisenbahnnetzes auf Grundlage der wirtschaftlichen Bedürfnisse der Landesteile diesseits des Rheines zum Gegenstande habe. Veranlaßt war die Bitte durch einen in der Abgeordnetenkammer von dem Abgeordneten v. Schlör gestellten und wieder zurückgezogenen, dann von dem Abgeordneten Dr. Tiendorfer reproduzierten Antrag. Im Landtagsabschied erfolgte die Zusage.

In Bauangriff oder zur Besetzung gelangten im Jahre 1876 die Linien Schweinfurt-Gemünden, Weilheim-Murnau, Landshut-Landau, die Rottthalbahn und der neue Bahnhof in Hof, zur Eröffnung aber Dombühl-Feuchtwangen, Mühldorf-Rosenheim, Biessenhofen-Oberdorf, Nördlingen-Dinkelsbühl, die Fürther Korrektionsbahn, Neustadt-Windsheim, Neuoffingen-Höchstädt und Aschaffenburg-Miltenberg. Auf letzterer Linie wurde zum erstenmal in Bayern das Hilf'sche Langschwellensystem mit Stahlschienen angewendet, welchem Versuche alsbald mehrere andere Linien folgten.

Zu dieser Zeit der großen Bauausdehnung wurden auch an die sämtlichen Bausektionen von der Baudirektion Vorschriften über Ersparungen beim Baue erlassen, welche hier wörtlich folgen sollen, weil sie zugleich ein Bild über die Grundsätze des damaligen Baues geben.

Einige Vorschriften über Ersparungen im Eisenbahnbau.

Trace.

1. Ob eine Bahnlinie vorerst links oder rechts der ausgesteckten Doppelbahnaxe ausgeführt werden soll, ist nicht ohne weiteres für die ganze Strecke, sondern von Station zu Station zu bestimmen, und selbst zwischen diesen kann ein Wechsel stattfinden. Hierdurch wird man meistens sehr große Ersparungen erzielen.

Vorbereitungen für Doppelbahn.

2. Von den bayer. Staatsbahnen ist nicht einmal $^1/_{12}$ der Länge nachträglich für Doppelbahn ausgeführt worden, und durchschnittlich nicht vor 15 Jahren nach der Bahneröffnung.

Die Vorbereitungen beim ersten Bau für spätere Doppelbahn haben daher mit Einrechnung der Zinseszinsen mehr denn 24mal soviel gekostet, als genutzt. Wegen der vielen neuen Parallelbahnen werden künftig zweite Geleise noch seltener werden. Aus diesem Grunde sind bei den neuen Linien thunlichst wenige Vorbereitungen für spätere Doppelbahn zu treffen und nur der Grund und Boden für diese zu erwerben.

Erdarbeiten.

3. Die häufig angestrebte Ausgleichung zwischen Auf- und Abtrag hat nicht die vermeinte Bedeutung, da sie zwar das Minimum der Förderungsmassen, nicht aber der meist weit höheren Transportkosten erzielt. In der Regel ist es zweckmäßig, den Auftrag vorherrschen zu lassen und durch Füllgruben zu decken.

4. Einschnitte auf Doppelbahn zu erweitern, behufs der Benutzung als Füllgruben ist nur dann gerechtfertigt, wenn eine solche mit günstigerer Förderung oder näherem Transport nicht zu ermitteln ist. Analoges gilt für Ablagerung zur Doppelbahnauffüllung.

5. Die Massenverteilung hat immer nach dem graphischen Massennivellement unter Ermittelung des Transportkostenminimums zu geschehen.

6. Böschungsbermen haben sich eben so oft schädlich als nützlich erwiesen. Sie können daher im allgemeinen erspart werden und kommen nur in speziellen Fällen in Anwendung.

7. Bei jedem nur einigermaßen größeren Einschnitt ist (nach generalisiertem Ausschreiben vom 18. Februar 1875 Nr. 4046) zu untersuchen, ob nicht durch Anwendung von Stützmauern sich Ersparnisse erzielen lassen.

8. Wenn auch die Böschungen bei ungebundenem Material im allgemeinen mit 1½ maliger Anlage vorgesehen werden, so ergibt sich doch während der Ausführung oft, daß sie da und dort, namentlich in Einschnitten, ohne jeden Nachteil steiler gehalten werden können, worauf wohl zu achten ist.

9. Durch Quersteigungen oder Neigungen lassen sich die Erdarbeiten für die Stationen und Bahnhöfe meistens sehr bedeutend verringern und die Wasserableitungsverhältnisse verbessern.

Selbst der Gradient von 1 : 50 hat sich als noch vollkommen zulässig erwiesen, wo nicht Querverbindungen der Geleise hinderlich waren.

Kunstbauten.

10. Nur künstliche Fundationen und sehr hohe Brücken sind sogleich ganz für Doppelbahn herzustellen, kleinere Kunstbauten aber durchaus für einfache Bahn, wobei die Flügel auf der Doppelbahnseite in der Regel als gerade Böschungsflügel mit der Stärke der Widerlager auszuführen sind.

11. Sowohl gewölbte als eisengedeckte Brücken von nicht sehr bedeutender Höhe mit Stirnflügeln werden auf der Seite des gewählten Geleises ganz normal ausgeführt, auf der Doppelbahnseite erhalten die Widerlager gleiche Stärke, aber Abtreppungen, welche 1½ maliger Böschung entsprechen, und werden die Stirnflügel demgemäß niedriger und kürzer gehalten. Hierdurch erreicht man vorerst Verringerung der Baukosten und für die Folge Erleichterung der Erweiterung für Doppelbahn.

12. Von 6 bis 8 m Höhe angefangen sind bei Brücken von normaler Breite, statt der Stirnflügel meist böschungsartig zugefüllte Brückenöffnungen billiger, sowie auch konstruktiver.

13. Häufig, namentlich bei kleineren Flüssen, sind die Angaben über die Hochwasser so unzuverlässig, daß man in Gefahr gerät, die Brücken entweder in schwer zu verbessernder Weise zu enge oder aber mit nutzlosem Mehraufwande viel zu weit anzulegen. In solchen Fällen ist es oft sehr zweckmäßig, die Brücken zwar für die kleineren Hochwasserangaben, aber statt der Flügel mit böschungsartig eingefüllten Öffnungen zu konstruieren, die im Bedarfsfalle, wenn die Hochwasser sich größer ergeben sollten, als angenommen, leicht geöffnet und durch Böschungsflügel ersetzt werden können. Auf diese Weise erhält man erweiterungsfähige Brücken.

14. Zum Teil behufs Erreichung des gleichen Zweckes, häufig aber zur Ersparung überhaupt, können gewölbte Brücken mit sogenannten unterdrückten Widerlagern — à culées perdues — hergestellt werden. Durch kleine beiderseitige Stützmauern lassen sie sich beliebig erweitern.

15. Bei stärkerer Terrainneigung werden die Fundamente kleinerer resp. enger, wenn auch langer Durchlässe und diese selbst in die Neigung gelegt, wobei sie an der Ausmündung eine horizontale oder steigende Fundamentverstärkung erhalten. Hierdurch reduziert sich das Mauerwerk gegenüber etwaigen Abstufungen manchmal selbst bis auf die Hälfte, da bei dem stärkeren Sohlengefälle auch die Lichtweite viel kleiner werden kann.

16. Quadermauerwerk ist in der Regel nur zu den allerwichtigsten Teilen der Objekte zu verwenden. Als Vorsetz- und Verkleidungsmauerwerk ist es meist nicht bloß zu teuer, sondern oftmals, besonders in den Stirnbogen, geradezu schädlich, weil ungleiche Senkungen eintreten.

17. Das Steinmaterial darf selbstverständlich nicht von einer Beschaffenheit sein, welche den Bestand des Bauwerkes und den Bahnbetrieb gefährden könnte. Soweit es sich aber nur um die spätere billigere Unterhaltung handelt, darf ein besseres aber kostspieligeres Material gegenüber dem geringeren nur um so viel teuerer sein, als die kapitalisierte mutmaßliche Ersparung an den jährlichen Unterhaltungskosten beträgt.

Bahnhofgeleise.

18. Dreifache Weichen lassen oft bedeutende Geleisekürzungen und Ersparungen zu, auch die Bedienung ist einfacher.

19. In Bahnhöfen, wo mehrere Parallelgeleise erforderlich sind, ist in der Regel die nötige Länge des äußersten Geleises gegeben und werden dadurch die mittleren Geleise meist weit länger als erforderlich. Es ist hierbei von wesentlicher Ersparnis für Bau und Betrieb, die Seitengeleise der Anzahl nach beiderseits der durchlaufenden Hauptspur gleichmäßig zu verteilen.

20. Bei Muttergeleisen ist es fast immer sehr vorteilhaft, je ein Geleisepaar zusammen durch einen einfachen Wechsel vom Muttergeleise abzuzweigen, und dann erst durch einen weiteren Wechsel zu trennen, wobei aber immerhin alle Wechselhebel längs der Außenseite des Muttergeleises stehen bleiben können.

Dieses letztere wird bei solcher Anordnung steiler und dadurch kürzer, verkürzt auch die unnötige und schädliche Mehrlänge der mittleren Geleise und enthält nur halb so viele Weichen als bei anderer Anordnung.

21. Am meisten wird die Geleisekürzung und dadurch sehr bedeutende Ersparung erreicht, wenn das Spurnetz eines Bahnhofes in Parallelogrammform angelegt wird, wobei alle Geleise nahezu gleiche Länge erhalten. Die beiden gegenüberstehenden kürzeren Seiten der Route werden hierbei Muttergeleise.

Hochgebäude.

22. Für Ladehallen, Wagenschupfen ꝛc. genügen hölzerne Gebäude auf Steinsockel.

23. Die Betriebsgebäude sollen nur nach dem wirklichen Bedürfnisse und nicht nach Zukunftshoffnungen bemessen, wohl aber vergrößerungsfähig hergestellt werden. In letzterer Beziehung empfehlen sich Mittelbauten, welche zunächst nach dem Wohnungsbedürfnisse der oberen Stockwerke berechnet sind; der Mehrbedarf

an Parterre-Dienstlokalitäten, namentlich für die Wartsäle ist durch einstöckige Anbauten zu decken, welche später leicht und billig erweitert werden können.

24. Was endlich die Mission des Staates anbelangt, bei seinen Bauten auch in ästhetischer Beziehung kultivierend zu wirken, so wird dieselbe bei den Stationsgebäuden am besten erfüllt durch Veredelung des ortsüblichen Baustiles, aber in einer Weise, welche nicht durch Kostspieligkeit jede Nachahmung durch Private ausschließt.

München im März 1876.

Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung).

gez. Röckl.

Von der durch den letztbesprochenen Kammerantrag gerechtfertigten Aussicht auf weitere bedeutende Eisenbahnbauten veranlaßt, begann die Bauverwaltung auch eine Reihe von ausgedehnten Versuchen über die Kurvenwiderstände auszuführen, welche schon längst beabsichtigt und zur vollständigen Anwendung des oben erwähnten Systemes des wohlfeilsten Transportes nötig waren, weil die früher benutzten Widerstandskoefficienten von ihren Autoren selbst als mangelhaft erklärt waren.

Die Resultate der neuen Versuche werden hier angeführt, wie sie auf dringendes Ersuchen vieler Eisenbahnverwaltungen vorläufig zusammengestellt wurden, wogegen eine ausführliche Darstellung und Veröffentlichung durch den kgl. Baudirektor A. v. Röckl in der Zeitschrift für Baukunde im Jahrgang 1880 erfolgte.

Über die Widerstände der Eisenbahnfahrzeuge bei ihrer Bewegung in den Geleisen.

Die Bauverwaltung der bayer. Staatseisenbahnen zieht schon seit vielen Jahren bei ihren Projektierungen für neue Bahnen den Einfluß des Kurven-Widerstandes förmlich in Rechnung und insbesondere geschah dies schon bei dem umfassenden Eisenbahnnetz, welches im Jahre 1868 den Kammern vorgelegt und im April 1869 genehmigt wurde.

Es wurden damals für die Kurven nach den Versuchen, welche Freiherr v. Weber im Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens Jahrgang 1863 veröffentlichte, äquivalente Steigungen substituiert und diese zu dem Widerstand in der geraden und horizontalen Linie und zu den wirklichen Steigungen addiert, um den Gesamtwiderstand an irgend einer Bahnstelle insbesondere aber den möglichst klein zu wählenden Maximalwiderstand eines Lokomotivrayons, und dadurch die Leistungsfähigkeit sowie annähernd die Betriebskosten zu ermitteln.

Da aber v. Weber die von ihm angestellten Versuche selbst als nicht ausreichend bezeichnet und zu deren weiterer Fortsetzung aufgefordert hatte, und da seitdem zureichende, auf direkte Versuche gegründete Angaben über die Kurvenwiderstände nicht bekannt geworden waren, so hegte die bayer. Bauverwaltung

schon vor Jahren die Absicht, selbst solche Versuche anzustellen. Bei der Überhäufung mit Geschäften infolge des ausgedehnten Eisenbahnbaues unterblieb jedoch die Ausführung, bis die beiden Kammern im Jahre 1876 an den König die Bitte um Vorlage eines weiteren umfassenden Eisenbahngesetzes stellten und infolgedessen die Ausführung einer weiteren Serie von neuen Bahnen in Aussicht stand.

Hierdurch gedrängt ließ nun in den Jahren 1876 bis 1878 die Bauverwaltung mit Genehmigung des kgl. Staatsministeriums umfassende Versuche über die Widerstände der Eisenbahnfahrzeuge bei ihrer Bewegung in den Geleisen anstellen. Es stand hierfür unmittelbar außerhalb des Bahnhofes München ein der Bahnverwaltung eigentümlich gehörendes, sehr günstiges, nämlich ebenes und beinahe horizontales, dabei ausreichendes Terrain mit Kiesunterlage zur Disposition, auf welchem die horizontalen Versuchsgeleise, und zwar solche mit Radien von 1000, 750, 550, 400, 300, 200, 150 und 100 m, und ein gerades aus vorhandenen, aber guten Materialien hergestellt wurden. Als Motor wurde zum Teil eine schiefe Ebene von 1,5 m Höhe, zum Teil Lokomotivkraft benutzt, wodurch die Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit bis zu 43 km per Stunde in die Versuchsgeleise hineingeschoben und dort sich selbst überlassen wurden.

Es kamen hierzu 20 verschiedene Personen- und Güterwagen sowohl einzeln als in Kombinationen, namentlich zu dreien, ferner 9 Lokomotiven in Verwendung. Die Wagen waren der großen Mehrzahl nach zweiachsig mit Radabständen von 3,7 bis 4,1 m und abwechselnd leer oder beladen, die Lokomotiven hatten zum Teil zwei, zum Teil drei Achsen in Abständen von 2,15 bis 4,3 m.

Die Beobachtung der Fahrten geschah mittels eines Chronographen samt einem Sekundenpendel, einer Drahtleitung längs eines jeden Geleises und zweier galvanischer Batterien. Die erhaltenen Diagramme ließen die Fahrzeiten von 20 zu 20 m Bahnlänge auf $^1/_{10}$ Sekunde, welche Genauigkeit auch durchaus erforderlich ist, mit Sicherheit ablesen und bis auf $^1/_{100}$ Sekunde schätzen, so daß, da während der Versuchsfahrten selbst ein weiterer Antrieb nicht erfolgte, die Widerstandskoeffizienten aus der abnehmenden Geschwindigkeit zu ermitteln waren. Derartige Koeffizienten wurden 4917 erhoben.

Es ist beabsichtigt, eine ausführliche Abhandlung über den ganzen Hergang der Versuche zu veröffentlichen, wozu jedoch bisher bei der großen Menge des erhobenen Materials die nötige Muße fehlte.

Auf vielseitigen Wunsch wurden deshalb vorerst die erzielten Hauptresultate, um welche es auch der bayer. Bauverwaltung behufs der Anwendung für den weiteren Bahnbau hauptsächlich zu thun war, im nachstehenden zusammengestellt:

1. Selbst Fahrzeuge von gleicher Konstruktion und Schwere zeigen infolge von mancherlei Unregelmäßigkeiten und je nach dem Grade ihrer Abnutzung sehr verschiedene Widerstände, welche selbst über das Doppelte hinausreichen. Auch die Fahrten mit denselben Fahrzeugen, in demselben Geleise und mit gleicher Anfangsgeschwindigkeit fallen niemals ganz gleich aus. Daraus folgt, daß nur eine große Anzahl von Versuchen mit einer großen Anzahl von Fahrzeugen ein brauchbares mittleres Resultat erzielen läßt.

2. Die Widerstände wachsen zwar im ganzen mit der Belastung, aber in einem geringeren Verhältnisse, d. h. die Widerstandskoeffizienten nehmen mit der Belastung ab.
3. Die Lokomotiven haben durchaus größere Widerstandskoeffizienten als die Wagen.
4. Die Widerstände aller Fahrzeuge nehmen mit der Geschwindigkeit zu, und zwar in einem höheren, als dem einfachen Verhältnisse. Für die gerade Linie ergaben sich unter Anwendung der Methode der kleinsten Summe der Fehlerquadrate aus 1230 Versuchen die nachstehenden empirischen Formeln:

   a) für Wagen
   $$\varrho = 0{,}0025 + 0{,}000\,000\,21\ v^3$$
   b) für Lokomotiven
   $$\varrho = 0{,}0050 + 0{,}000\,000\,21\ v^3,$$

   wobei ϱ den Widerstandskoeffizienten und v die Geschwindigkeit in Kilometern per Stunde bezeichnet. Ueberraschend ist die Gleichheit des zweiten Gliedes in beiden Formeln.

   Nach diesen letzteren ergibt sich die folgende, mit den direkten Versuchs-Resultaten sehr gut übereinstimmende Tabelle:

Geschwindigkeit in km per Stunde	Widerstandskoeffizient für Wagen	Widerstandskoeffizient für Lokomotiven
5	0,00253	0,00503
10	0,00271	0,00521
15	0,00321	0,00571
20	0,00418	0,00668
25	0,00578	0,00828
30	0,00817	0,01067
35	0,01150	0,01400
40	0,01594	0,01844

5. Wenn man die Mehrung des Widerstandes in den Kurven gegenüber jenem in der Geraden als Additionalwiderstand bezeichnet, so ergibt sich, wenigstens innerhalb der Grenzen der bei den Versuchen angewendeten Geschwindigkeiten, das wichtige Gesetz, daß der Additionalwiderstand von der Geschwindigkeit unabhängig ist.
6. Für die Koeffizienten des mittleren Additionalwiderstandes der leeren und der beladenen Wagen unter besonderer Rücksicht auf die Wagenkombinationen, welche einem wirklichen Bahnzuge näher kommen, als einzelne Wagen, sowie auch der Lokomotiven wurde aus mehr als 2000 Erhebungen die empirische Formel gefunden:
   $$W = \frac{0{,}6504}{R - 55}$$
   worin R den Kurvenradius in Metern bedeutet.

Hiernach sind die Additionalwiderstände

für $R =$	1000 m	$W =$ 0,00069
	750 „	0,00093
	550 „	0,00131
	400 „	0,00189
	300 „	0,00266
	200 „	0,00449
	150 „	0,00685
	100 „	0,01445

Aus der letzten Formel in Verbindung mit jener sub 4 ergibt sich der gesamte Widerstandskoeffizient der **Wagen** für eine beliebige Kurve und Geschwindigkeit:

$$W + \varrho = \frac{0{,}6504}{R - 55} + 0{,}0025 + 0{,}00000021\ v^3$$

und für Lokomotive:

$$W + \varrho = \frac{0{,}6504}{R - 55} + 0{,}0050 + 0{,}00000021\ v^3.$$

7. Die Größe der Abhängigkeit des Widerstandes von den Radständen konnte nicht mit Sicherheit ermittelt werden, da eine zu geringe Zahl von Fahrzeugen mit größeren Abständen zur Disposition stand.
8. Ebensowenig konnte ein Einfluß der engen oder weiten Kuppelung der Wagen auf die Widerstände konstatiert werden, obwohl viele desfallsige Versuche gemacht wurden.
9. Eine Verringerung der auf den bayer. Bahnen üblichen Spurerweiterungen in den Kurven, nämlich:

bei $R =$	750	0,008 m
	550	0,014 „
	400	0,020 „
	300	0,025 „

um die Hälfte oder mehr, hat gegen Erwarten eine Vergrößerung der Widerstände ergeben. Dieses Resultat möchte aber doch vorerst noch nicht als ein feststehendes zu betrachten sein.

10. Durch Begießen der Schienen mit Wasser wurde der Additionalwiderstand in der Kurve von 150 m Radius um 43% verringert.

In den Kurven von 150 bis 450 m Halbmesser ermäßigte sich der Additionalwiderstand durch Einfetten der inneren Kopfseite der Außenschiene durchschnittlich um 51%; bei analoger Einfettung in der Kurve von 100 m Radius um 61%, und als beide Schienenstränge eingefettet wurden, sogar um weitere 35%, so daß hier der ganze Widerstand in der gefetteten Kurve jenem in der ungefetteten Geraden beinahe gleichkam.

In den letzten Monaten des Jahres 1877 beriet der Landtag ein Gesetz, welches aber erst im Anfange des nächsten Jahres die kgl. Sanktion erhielt. Dasselbe genehmigte den Neubau der Bahn Lohr-Wertheim, den Ausbau der Bahnstrecke Unterpeißenberg-Sulz, sowie die Erbauung und Aptirung von Dienstlokalitäten für die Bauabteilung der kgl. Generaldirektion, wogegen von der kgl. Staatsregierung gegen 4 Millionen Mark Ersparungen an vollendeten Bahnen den Kammern zur Disposition gestellt wurden. Ferner genehmigte das Gesetz einige Dotationsübertragungen für Mehraufwand bei den einen aus Ersparungen bei den anderen Linien.

Demselben Landtage wurde auch von der kgl. Staatsregierung, in Willfährnis der im vorigen Jahre fast einstimmig gestellten Bitte beider Kammern, ein umfassendes Gesetz über Vervollständigung des bayer. Staatseisenbahnnetzes vorgelegt. Nach demselben sollten nachstehende 12 Eisenbahnen, nämlich: Wiesau-Redwitz, Stockheim-Grenze, Donauwörth-Treuchtlingen, Mellerichstadt-Bischofsheim, Brückenau-Jossa, Gemünden-Hammelburg, Naila-Hof, Dinkelsbühl-Feuchtwangen, Kelheim-Pleinfeld, Cham-Gotteszell, Neumarkt-Landshut und Sulz-Biessenhofen, die ersteren drei als Hauptbahnen, die übrigen als normalspurige Sekundärbahnen gebaut werden. Dieses Gesetz kam erst im Januar 1879 in ernstliche Beratung des Ausschusses der Abgeordneten-Kammer und stieß dort auf ganz außerordentliche Schwierigkeiten, so daß es einige Zeit lang dem vollständigen Scheitern nahe war. Die Ausdehnung des Gesetzes erschien dem einen viel zu groß, dem anderen weit zu klein. Schließlich kam ein Ausschußbericht zu stande, welcher in einem neuen Paragraphen über 24 Zukunftsbahnen und davon in Artikel 2 sieben Bahnen zum sofortigen Bau vorschlug. Nach 11 Plenarsitzungen wurde am 7. August 1879 von der Abgeordneten-Kammer obiger Vorschlag mit einigen Modifikationen genehmigt, von den Reichsräten aber wieder wesentlich modifiziert, und ging mehrmals zwischen beiden Kammern hin und her, so daß erst unterm 1. Februar 1880 ein Gesetz zur Sanktionierung gelangte, welches unter Hinweglassung des sogenannten Zukunftsartikels nur mehr die Bahnlinien 1. Wiesau-Redwitz, 2. Dinkelsbühl-Feuchtwangen, 3. Stockheim-Ludwigsstadt-Grenze, 4. Neumarkt a. R.-Landshut, 5. Gemünden-Hammelburg, im Maximalbetrage von 31 800 000 ℳ für den Bau auf Staatskosten genehmigte.

Der Eisenbahnbau konnte demnach von jetzt an nur mehr in einem kleineren Maßstabe fortgeführt, und mußte ein großer Teil des Baupersonals entlassen werden.

Inzwischen wurden im Jahre 1877 die Vizinalbahnen Feucht-Altdorf, Senden-Weißenhorn und Prien-Aschau, im Jahre 1879 Lohr-Wertheim und Miltenberg-Amorbach, sowie 1880 Dinkelsbühl-Feuchtwangen in Angriff genommen, dagegen 1877 Bobingen-Kaufering, Nürnberg-Schnabelwaid-Bayreuth, Oberkotzau-Holenbrunn-Wunsiedel, Plattling-Eisenstein, Hersbruck-Pommelsbrunn, neuer Bahnhof Donauwörth und Donauwörth Höchstädt mit einer Gesamtlänge von 251,19 km, im Jahre 1878 Schnabelwaid-Holenbrunn, Prien-Aschau, Senden Weißenhorn, Feucht-Altdorf, 1879 Weilheim-Murnau, Schweinfurt Arnstein-Gemünden,

Neumarkt-Pocking und Rednitz-Schirnding, endlich 1880 Amorbach-Miltenberg und Landshut-Landau dem allgemeinen Verkehr übergeben.

Im Frühjahre 1881 suchte der kgl. Eisenbahnbaudirektor v. Röckl wegen Krankheit um seine Pensionierung nach, und wurde seine Stelle durch den seitherigen kgl. Generaldirektionsrat Schnorr v. Carolsfeld besetzt.

Im Jahre 1881 wurde mit Gesetz vom 11. Mai der Bedarf für Vollendung des Ausbaues des Zentralbahnhofes München auf den Maximalbetrag von 2398400 M. festgestellt und bestimmt, daß dieser Bedarf aus den Beständen des an den Staat übergegangenen Baufonds der älteren Linien der vormaligen Ostbahnen zu decken sei, nachdem die mit dieser Summe zu bestreitenden Erweiterungsbauten vorzugsweise durch die Vereinigung des Ostbahnhofes mit dem Staatsbahnhofe veranlaßt waren.

Infolgedessen konnten in diesem Jahre nicht nur die bereits früher genehmigten Linien Schirnding-Eger, Wiesau-Rednitz und Neumarkt a. R.-Landshut in Bauangriff genommen, sondern auch die Arbeiten in oben genanntem Zentralbahnhofe fortgesetzt werden.

Zur Eröffnung gelangten im Jahre 1881 die Linien Dinkelsbühl-Feuchtwangen und Lohr-Wertheim.

Das Gesetz vom 28. April 1882 über die Vervollständigung der Einrichtung der bayer. Staatseisenbahnen, dann die Verwendung der Telegraphenkredite, setzte den Bedarf:

1. für die Bestreitung des Mehraufwandes für die Anlage einer Bahnstation zwischen Laufach und Aschaffenburg bei den sog. Weiberhöfen auf 15900 M.
2. für die Anlage einer Bahnstation zwischen Hof und Guttenfürst bei Feilitzsch auf 83000 M.
3. für die Übernahme des Steinbühler Tunnel-Aktienunternehmens auf 135000 M. fest.

Von großer Wichtigkeit für die weitere Entwickelung des bayerischen Sekundärbahnwesens ist das Gesetz vom 28. April 1882 über die Behandlung der bestehenden Vizinalbahnen und den Bau von Sekundärbahnen.

Dem Gesamtbeschlusse der Kammern über das Gesetz vom 1. Februar 1880, die Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes betr., war nämlich die Bitte an Se. Majestät den König beigefügt:

„anzuordnen, daß die kgl. Staatsregierung die Frage in Erwägung ziehe, ob und in welcher Weise Art. 2 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Vervollständigung der bayer. Staatsbahnen, dann Erbauung von Vizinalbahnen betr., einer Abänderung behufs Erleichterung der Leistungen der Interessenten zu unterziehen, oder ob derselbe gänzlich aufzuheben sei, dann wie die Verhältnisse des Vizinaleisenbahnbaufonds und der auf Grund der allegierten Gesetzesbestimmung bereits erbauten Vizinalbahnen gesetzlich zu ordnen seien."

Es war nicht in Abrede zu stellen, daß nach den bisherigen Erfahrungen in der That die betreffenden Interessenten der bestehenden Vizinalbahnen übermäßig

belastet erschienen, indem sie nicht nur zum Teil ganz außerordentlich hohe Beträge zum Baue beischießen mußten, sondern auch, nach dem seitherigen Modus der Verteilung der Erträgnisse, nicht den geringsten Anteil an den letzteren erhalten hatten, so daß manche derselben ihrem Ruine entgegengingen, wenn ihnen nicht Staatshilfe geboten wurde.

Es wurde daher unterm 14. Dezember 1881 der Kammer der Abgeordneten ein Gesetzentwurf übergeben, wonach unter Abänderung des Gesetzes vom 29. April 1869 die Staatsregierung ermächtigt werden sollte, denjenigen Gemeinden und Privaten, welche beim Bau von Vizinalbahnen den Aufwand für Grunderwerbung und Erdarbeiten bestritten hatten, die Hälfte des auf die Erdarbeiten entfallenden Aufwandes zurückzuvergüten.

Die Reineinnahmen der bereits gebauten Vizinalbahnen sollten ferner auf Antrag der Interessenten vom Jahre 1882 ab in der Art verteilt werden können, daß zunächst dem Staate und sodann den Interessenten 3% des von jedem von ihnen verwendeten Anlagekapitals gewährt und der etwaige weitere Rest zwischen Staat und Interessenten zur Hälfte geteilt werde. Die Interessenten sollten berechtigt sein, sich ein weiteres viertes Prozent ihres Kapitalaufwandes anzurechnen, der darüber hinausgehende Anteil jedoch von dem Kapitale abgeschrieben werden.

Nach vollständiger Tilgung derselben sollte der Anspruch der Interessenten auf Überlassung von Überschüssen erlöschen.

Dem Gesetzentwurfe waren ausführliche Motive und eine umfangreiche Denkschrift, betr. die Verhältnisse der bayer. Vizinaleisenbahnen und das Sekundärbahnwesen, beigegeben, welch letztere die Aufgabe hatte, Material zu bieten für:

I. Die Beurteilung der Verhältnisse der bestehenden bayer. Vizinaleisenbahnen,
II. die Entwickelungsgeschichte und die künftige Gestaltung der Sekundärbahn-Frage im Gebiete der bayer. Staatseisenbahnen,

und in Verbindung hiermit:

III. ein Resumé über Normal- und Schmalspur, und
IV. eine Darstellung des Sekundärbahnwesens außerhalb Bayerns.

Bei den Verhandlungen über diesen Gesetzentwurf in den Ausschüssen und im Plenum der Kammern war die Majorität der Ansicht, daß den Vizinalbahninteressenten noch größere Erleichterungen gewährt werden sollten, und einigte man sich dahin, daß bei sämtlichen bestehenden Vizinalbahnen den Interessenten die Hälfte des für die Erdarbeiten bestrittenen Aufwandes und bei denjenigen, welche auf Überlassung von Einnahmsüberschüssen Verzicht leisten, der volle Betrag dieses Aufwandes zurückzuvergüten sei. Für den Fall, daß dieser Verzicht nicht erfolge, solle die Regierung ermächtigt sein, vom 1. Januar 1882 ab über die beim Betriebe sich ergebenden Überschüsse in der Weise zu verfügen, daß zunächst die Eisenbahnbetriebskasse einen 4proz. Zins des vom Staate bestrittenen Aufwandes ohne Anrechnung der Erdarbeiten erhalte, und der weiters verbleibende

Überschuß den Interessenten hinausgegeben würde, welche denselben zunächst zu einer 4proz. Verzinsung des ihnen zur Bestreitung verbleibenden Zuschusses zum Bahnbau, sodann aber zur Tilgung des Letzteren zu verwenden hätten. Nach vollständiger Tilgung des Aufwandes der Interessenten entfalle jeder Anspruch derselben auf Anteilnahme an Überschüssen.

Bezüglich der noch zu bauenden Bahnen von lokaler Bedeutung wurde bestimmt, daß dieselben nur dann durch den Staat zur Ausführung sollen kommen können, wenn die Interessenten mindestens den für den Bahnbau und dessen Zugehör nötigen Grund und Boden kostenfrei zur Verfügung stellen. Unter der Voraussetzung der Übernahme entsprechender finanzieller Lasten von Seiten der Interessenten sind auch Zuschüsse des Staates à fonds perdu zur Durchführung von Privatunternehmungen zulässig.

Diese Beschlüsse wurden durch das Allerhöchste Gesetz vom 28. April 1882 sanktioniert.

Nachdem in Bayern nunmehr die Hauptbahnen in der Hauptsache vollendet sind und es sich vorzugsweise noch um die Herstellung von Sekundärbahnen handelt, so liegt in obigen Bestimmungen das eigentliche Programm für die nächste Zukunft des gesamten bayer. Eisenbahnbaues.

Als Resultat der im seitherigen Vortrage beschriebenen mehr als vierzigjährigen Bauthätigkeit bestehen in Bayern r. d. Rh., außer der bereits im Jahre 1835 als Privatbahn eröffneten und heute noch als solche betriebenen Ludwigs-Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth, zur Zeit nur Staatseisenbahnen.

Bezüglich des Bestandes der letzteren gibt die dreißigste Nachweisung über den Betrieb der kgl. bayer. Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1881 folgende Übersichten:

Die Eigentumslänge der sämtlichen bayer. Staatseisenbahnen am Schlusse des Jahres 1881 betrug 4295,87 km, wovon 3875,48 km Hauptbahnen und 420,39 km Bahnen untergeordneter Bedeutung. Zur selben Zeit bestanden 649 Stationen.

Von der Eigentumslänge gehen für den Betrieb ab als verpachtet:

a) an deutsche Bahnverwaltungen	87,60 km
b) an ausländische Bahnverwaltungen	15,48 „
Dagegen gehen zu als gepachtet:	
a) von deutschen Bahnverwaltungen	12,85 „
b) von Eigentümern deutscher Bahnen, welche Eisenbahnen nicht betreiben	20,24 „
c) von ausländischen Bahnverwaltungen	7,94 „
Mithin war die Gesamtbetriebslänge am Ende des Jahres 1881	4233,82 „
davon gemeinschaftlich für Personen- und Güterverkehr	4212,44 „
und ausschließlich für Güterverkehr	21,38 „

	Von der Eigentums- bzw. Betriebslänge	
sind eingeleisig:	4010,02 km	3976,47 km
und zweigeleisig die Strecken:		
1. Untersteinach-Hof	58,89 km	58,89 km
2. Hof-Landesgrenze	13,04 „	— „
3. Würzburg-Aschaffenburg	89,26 „	89,26 „
4. Aschaffenburg-Landesgrenze	16,36 „	— „
5. Schweinfurt-Oberndorf—Schweinfurt	2,46 „	2,46 „
6. Mitte Donaubrücke Ulm-Neuoffingen	29,22 „	29,22 „
7. Mitte Donaubrücke-Ulm	— „	0,90 „
8. München Z.B.-Augsburg	61,85 „	61,85 „
9. München Z.B.-Großhesselohe	10,67 „	10,67 „
10. Nürnberg-Mögeldorf	4,10 „	4,10 „
zusammen	285,85 km	257,35 km

Von der Eigentumslänge zu 4295,87 km liegen:

a) in Österreich 36,42 km
b) in Bayern 4259,45 „

und zwar:

im Regierungsbezirk	Hauptbahnen	Bahnen untergeordneter Bedeutung	Bahnen zusammen	Hiervon zweigeleisig	Durchschnittliche Bahnlänge auf je 1 qkm Flächenr.	Durchschnittliche Bahnlänge auf je 10000 Einwohner
	Kilometer					
Oberbayern	931,10	93,68	1024,78	68,81	0,060	10,765
Niederbayern	373,20	105,32	478,52	—	0,044	7,397
Oberpfalz und Regensburg	551,93	15,49	567,42	—	0,059	10,736
Oberfranken	363,26	17,75	381,01	71,93	0,055	6,622
Mittelfranken	541,58	83,85	625,43	4,10	0,083	9,714
Unterfranken und Aschaffenburg	458,41	44,31	502,72	108,08	0,060	8,028
Schwaben und Neuburg	619,58	59,99	679,57	32,93	0,072	10,710
Summa	3839,06	420,39	4259,45	285,85	0,061	9,245

Die Gesamtbaukosten betragen:

a) für die eigentlichen Staatsbahnen und vormaligen Ostbahnen	870 578 684 ℳ.	(pro km 227 667 ℳ.)
b) für die Vizinalbahnen	15 368 192 „	(„ „ 91 866 „)
c) für die Pachtbahnen	34 028 571 „	(„ „ 111 701 „)
in Summa	919 975 447 ℳ.	(pro km 214 155 ℳ.)

Das umfangreiche Kartenwerk der Übersichtspläne der kgl. bayer. Staatseisenbahnen gibt Aufschluß über die technischen Verhältnisse der sämtlichen Bahn-

linien, insbesondere über Horizontal- und Vertikalprojektion, sowie über Bahnhöfe und Stationen.

Der gesamte Eisenbahnbau unterstand der obersten Leitung des kgl. Staatsministeriums des Innern bis zum Jahre 1848 unter den Ministern:

Ludwig Fürst v. Öttingen-Wallerstein,
Karl v. Abel und
Gottlieb Freiherr v. Thon-Dittmer,

dann des kgl. Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten vom Jahre 1848 bis zum Jahre 1871 unter den Ministern:

Otto Graf v. Bray,
Ludwig Freiherr von der Pfordten,
Karl Freiherr v. Schrenk,
Adolph v. Pfretzschner,
Gustav v. Schlör,

endlich des kgl. Staatsministeriums des kgl. Hauses und des Äußern seit dem Jahre 1871 unter den Ministern:

Friedrich Graf v. Hegnenberg-Dux,
Adolph v. Pfretzschner und
Krafft Freiherr v. Crailsheim,

und fiel in die glorreichen Regierungsperioden der Könige:

Ludwig I.

Maximilian II.

Ludwig II.

Zweiter Teil.

Baubeschreibung der einzelnen Bahnen.

A. Eigentliche Staatsbahnen,

durchaus vom Staate als Hauptbahnen und ganz auf Staatskosten gebaut.

I. Ludwigs-Süd-Nordbahn.

a) Lindau-Augsburg.

Bauoberleitung durch die kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg.

Technischer Vorstand: Pauli Friedrich August.
Oberingenieure: Lehritter Hermann,
Ruland Karl.
Architekt: Rüber Eduard.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Lindau.**

Bruckner August, Sektionsingenieur vom September 1843 bis Mai 1845.

Fries Ludwig, Sektionsingenieur der kombinierten Sektionen Lindau und Röthenbach vom August 1845 bis April 1851, dann ausschließlich der Sektion Lindau vom April 1851 bis November 1855.

Harrer Anton, Sektionsverweser vom November 1855 bis April 1858.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

2. **Röthenbach.**

Fries Ludwig, Sektionsingenieur der kombinierten Sektionen Röthenbach und Lindau vom August 1845 bis April 1851.

Vestner Heinrich, Sektionsingenieur in Röthenbach vom April 1851 bis Oktober 1854.
Extradition an die Sektion Lindau.

3. **Immenstadt.**

v. Lößl Friedrich, Sektionsingenieur vom Juni 1844 bis Februar 1850.
Müller Franz jun., Sektionsingenieur vom Juli 1850 bis Mai 1853.
Mit der Sektion Kempten vereinigt.

4. **Kempten.**

Strauß Matthäus, Sektionsingenieur vom Mai 1844 bis Mai 1853.
Müller Franz jun., Sektionsingenieur vom Mai 1853 bis Okt. 1854.
Extradition an die Sektion Lindau.

5. **Kaufbeuren.**

Geiger Georg Adam, Sektionsingenieur vom September 1843 bis Oktober 1852.
Extradition an die Sektion Kempten.

6. **Schwabmünchen.**

Helmstädter Heinrich, Sektionsingenieur vom Juli 1845 bis Juli 1848.
Extradition an die Sektion Augsburg.

7. **Augsburg.**

Siehe Abt. b Augsburg-Nürnberg.

Die Stadt Lindau, auf der durch eine hölzerne Straßenbrücke mit dem Festlande verbundenen Bodenseeinsel gelegen, bietet ein wundervolles Panorama nach den Schweizer Ufern und dem vorarlbergischen Gebiete und entfaltet durch Dampfschiffahrt und Bahnverbindungen begünstigt, ein reges Leben. Sie ist auch der Ausgangspunkt der bayer. Süd-Nordbahn, welche mittels des 550 m langen Seedammes von dem auf der Insel gelegenen Bahnhofe auf das Festland übergeht. Hier mußte die Bahn eine ausgedehnte Entwickelung erhalten, um mit der Maximalsteigung von 1:100 das Gebiet der Leiblach zu erreichen, in welchem sie das tiefe und ausgedehnte Deger-Moor überschreitet und sich bis zur Station Hergatz bewegt. Von letzterer Station ab beginnt wieder eine, nur durch die Station Röthenbach unterbrochene, nahezu 20 km lange Steigung mit dem Gradienten 1:100, an deren Ende man mit der Station Harbatzhofen und dem anschließenden 30 m tiefen Einschnitte das Gebiet der oberen Argen erreicht. Auf dieser Strecke konzentrierten sich bedeutende Bauten, wie die 27 m hohe Leiblachbrücke, welche mittels Howe'scher hölzerner Träger eine Öffnung zu 40 m und zwei Öffnungen zu je 27,5 m Lichtweite überspannt. Weiters folgt der Rentershofer Damm. Derselbe, einer der größten existierenden Bahndämme, enthält bei 525 m Länge und 53 m größter Höhe rund 2 200 000 cbm Füllmaterial. Der größte Querschnitt mit einer Fläche von 0,72 ha hat eine Breite der Basis von 280 m. Die Ausführung dieses, keinen Durchlaß enthaltenden Dammes anstatt eines Viaduktes wurde beschlossen, nachdem die vorgenommenen Schürfungen für letzteren in einer Tiefe von mehr als 10 m noch keinen tragfähigen Baugrund, sondern durchaus Moorboden ergeben hatten. Unweit dieses Dammes ist die Brücke über den Ellhofer Tobel ebenfalls mit

Howe'schen Trägern aus Schweizer Lärchenholz konstruiert worden. Dieselbe hat 3 Öffnungen von zusammen 87,7 m Lichtweite bei 32,7 m Höhe. Am rechten Ufer der oberen Argen sich hinziehend, erreicht die Bahn in einer Höhe von 789,15 m über N. N. (Normal-Null), 390,68 m über dem Bahnhof Lindau, mit der Station Oberstaufen die sekundäre Wasserscheide zwischen der Argen und Weißach, welch letztere sich bei Bregenz in den Bodensee ergießt. Nach Durchbrechung des südlichen Ausläufers des Staufener Berges mittels eines 198,5 m langen, in Nagelfluh gebohrten und ausgemauerten Tunnels, fällt die Bahn zur nahen und auffallenderweise tiefer gelegenen Hauptwasserscheide zwischen Rhein und Donau, resp. deren Affluenten Weißach und Konstanzer-Ach hinab, überschreitet letztere bei Knechtenhofen und verfolgt deren weiteres Thal, welches im Süden durch ziemlich hohe Berge begrenzt ist, bis Immenstadt. Vor Immenstadt zieht sich die Bahn dem nördlichen Ufer des Alpsees entlang, seine Ausbuchtungen mehrmals durchschneidend, und zwischen Immenstadt und Kempten folgt sie im allgemeinen dem Laufe der Iller, jedoch in ziemlicher Höhe über derselben. Nach Passierung des Bahnhofes Kempten, welcher als Kopfstation am linken Illerufer angelegt werden mußte, ist sie mit einer 33,56 m hohen und 3 Öffnungen von zusammen 113,79 m Lichtweite enthaltenden Howe'schen Brücke über die Iller geführt und steigt sodann über Betzigau und Wilpoldsried erst in nordöstlicher, dann in südöstlicher Richtung zur Station Günzach empor. Kurz nach derselben wird die Wasserscheide zwischen Iller und Wertach, resp. deren Affluenten Günz und Kirnach bei Mittelbach in einer Höhe von 817,22 m über N. N. überschritten und hier der höchstgelegene Punkt der bayer. Staatsbahnen erreicht. Im Kirnachthale senkt sich die Linie nun bis zur Mündung desselben in das Wertachthal unweit Ebenhofen, wendet sich sodann nördlich längs der Wertach bis Kaufbeuren und geht dortselbst auf die rechte Thalseite über. Die Wertachbrücke hier ist 11,3 m hoch, massiv und enthält 4 Segmentbogen mit 1/4 Pfeil von je 14 m Spannweite. Von da an folgt die Bahn bis Augsburg im allgemeinen der Richtung des Wertachthales, in welchem ihr ein äußerst günstiges, nur von wenig Wasserläufen durchzogenes Terrain zu gebote stand.

Die beim Bau hergestellten Howe'schen Brückenkonstruktionen sind teilweise bereits durch Eisenkonstruktionen verstärkt oder ersetzt. Die Länge der Linie Lindau-Augsburg ist 192,40 km, die Maximalsteigung 1:100, der kleinste Kurvenradius 292 m. Der schwierige Teil der Bahn von Lindau bis Kaufbeuren liegt in der mitteltertiären Formation, der übrige im Diluvium und Alluvium.

Eröffnet wurden die Strecken:

Augsburg-Kaufbeuren am 1. September 1847,
Kaufbeuren-Kempten am 1. April 1852,
Kempten-Immenstadt am 1. Mai 1853,
Immenstadt-Oberstaufen am 1. September 1853,
Oberstaufen-Äschach bei Lindau am 12. Oktober 1853,
Äschach bei Lindau-Insel Lindau am 1. März 1854.

b) Augsburg-Nürnberg.

Bauoberleitung durch die kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg.

Technischer Vorstand: Pauli Friedrich August.
Oberingenieure: Lehritter Hermann,
Beuschel Johann Georg.
Architekt: Rüber Eduard.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Augsburg.** (Zugleich für die Abt. Lindau-Augsburg. Von Errichtung der Sektion Augsburg II der Maximiliansbahn im Januar 1851 an, Augsburg I benannt.)
   Pertsch Johann, Sektionsingenieur im Juli 1841.
   Thenn Johann, Sektionsingenieur vom August 1841 bis Dezember 1851.
   Extradition an die Sektion Augsburg II der Maximiliansbahn.
2. **Meitingen.**
   Feigele Clemens, Sektionsingenieur vom Juli 1841 bis Oktober 1846.
   Extradition an die Sektion Augsburg.
3. **Donauwörth.**
   Hohenner Johann Erhard, Sektionsingenieur vom Juli 1841 bis April 1850.
   Mit der Sektion Nördlingen vereinigt.
4. **Nördlingen.**
   Maier Gustav, Sektionsingenieur vom Juli 1845 bis April 1850.
   Hohenner Johann Erhard, Sektionsingenieur vom April bis November 1850.
   Waßheim Philipp, Sektionsverweser vom November 1850 bis Oktober 1851.
   Extradition an die Betriebsverwaltung.
5. **Gnnzenhausen.**
   Neureuther Gottfried, Sektionsingenieur vom März 1843 bis Juni 1844.
   Müller Franz sen., Sektionsingenieur vom Juni 1844 bis Dezember 1846.
   Hepp Ludwig, Sektionsingenieur vom Dezember 1846 bis April 1850.
   Extradition an die Sektion Nördlingen.
6. **Roth.**
   v. Pechmann Otto Frhr., Sektionsingenieur vom Mai 1844 bis Januar 1852.
   Extradition an die Betriebsverwaltung.

7. Schwabach.

Kohler Alphons, Sektionsingenieur vom April 1842 bis April 1850. Extradition an die Sektion Roth.

8. Nürnberg. (Zugleich für die Abteilung von Nürnberg zur Nordgrenze bei Hof.)

Dambrun Alphons, Sektionsingenieur vom Juli 1841 bis März 1847.

Tanera Joseph, Sektionsverweser vom März bis November 1847. Extradition an die Sektion Bamberg.

Die Linie verläßt den auf dem rechtseitigen Wertach-Hochufer gelegenen Bahnhof Augsburg in nordwestlicher Richtung, überschreitet die Wertach mit einer sehr schiefen, gewölbten Brücke von 3 Öffnungen zu je 18,3 m Lichtweite und zieht sich dann in langen geraden Linien mit geringem Gefälle erst auf der Hochebene zwischen Lech und Schmutter, dann am rechtseitigen Ufer der Schmutter selbst an Meitingen vorüber bis gegen Nordheim. Nach Überschreitung der Schmutter mittels einer eisernen, 2 Öffnungen von je 6,20 m Lichtweite enthaltenden Brücke wurde die Bahn beim ersten Bau im Jahre 1845 über die Donau auf einer 6 Durchflußöffnungen haltenden schiefen Brücke (5 derselben von je 17,51 m Weite, die letzte von 20,43 m Weite) geleitet und in den hart am nördlichen Donauufer und am Fuße des Schellenberges gelegenen Bahnhof Donauwörth durch eine strenge Kurve von 650 Fuß (189,7 m) Radius eingeführt. Hierauf umfuhr sie, den Bahnhof verlassend, die Stadt, ging zwischen ihr und der nördlichen Vorstadt Berg mittels eines Stollens von 161,69 m Länge hindurch, um jenseits desselben in das Thal der nahe an Donauwörth in die Donau sich ergießenden Wörnitz einzutreten. Bis Wörnitzstein folgte sie den, den Fluß auf dessen linkseitigem Ufer begleitenden Hängen und übersetzte denselben am genannten Orte.

In neuerer Zeit hat die Bahn zwischen Nordheim und Wörnitzstein eine bedeutende Verlegung erfahren; das Nähere hierüber siehe unter: Verlegung des Bahnhofes Donauwörth und der Bahnstrecke Nordheim-Wörnitzstein der Süd-Nordbahn.

Von Wörnitzstein bis Egermühle verbleibt die Bahnlinie teils fallend, teils ansteigend und die Stationen Harburg und Hoppingen passierend im Wörnitzthale. Die vielfachen Wendungen desselben haben mehrfache Überschreitungen der Wörnitz notwendig gemacht. Es kommen in der verhältnismäßig kurzen Strecke von Harburg bis Katzenstein auf nur 4 km Länge 4 schiefe Bahnbrücken vor. Jede derselben hat 5 Durchflußöffnungen zu je 17,40 m Weite und ihre von Blechträgern, früher von Bogenhängwerken getragenen Fahrbahnen liegen im Mittel 13,72 m über dem Nullpunkt des Wörnitzspiegels; der allzu gewundene Lauf der Wörnitz hat bei jeder dieser Brücken eine Verlegung des Flußbettes herbeigeführt. Von der Egermühle, wo die Eger in die Wörnitz mündet, würde sich als der nächste und natürlichste Weg in der Richtung gegen Nürnberg die weitere Verfolgung des Wörnitzthales über Holzkirchen bis

Öttingen bieten. Wegen der Wichtigkeit der Berührung der Stadt Nördlingen wurde jedoch die Linie im Egerthale empor, zunächst bis Möttingen geführt, wo sie in die bekannte fruchtbare Riesebene hinaustritt und diese unter naher Berührung der Stadt Nördlingen bis Öttingen verfolgt. Hier erreicht sie wiederum den Wörnitzgrund, dessen Überschreitung die Herstellung eines 2½ km langen Dammes, die Aufführung einer massiven gewölbten Brücke mit 5 Öffnungen von je 14,59 m Weite, welche auf Pfahlrost fundiert ist und die Korrektion des Flusses erforderte.

Auf den linken Wörnitzgehängen entwickelt sich die Bahn nunmehr an Auhausen vorüber bis Wassertrübingen und dann im Thale des in die Wörnitz fließenden Schobdachbaches, diesen mehrmals kreuzend, bis Kröttenbach und gelangt, in einer natürlichen Terrainmulde emporsteigend, nach der Haltstelle Kronheim zur Wasserscheide zwischen Rhein und Donau. Diese durchsetzt sie in einer Tiefe von 18 m. Auf koupiertem Terrain weiter zur Altmühl hinabfallend, geht die Trace über Dämme von 8—14 m Höhe hinweg und wird, nachdem der Wurmbach und die Altmühl überschritten sind, in den Bahnhof Gunzenhausen geführt, welcher im Norden der Stadt, anstoßend an die Staatsstraße nach Nürnberg erbaut wurde. Die Bahnbrücke über den Wurmbach hat 6 halbkreisförmig gewölbte Öffnungen von je 7,59 m Weite, deren Planie liegt 14 m über der Thalsohle. Die Altmühlbrücke, kurz vor der Station Gunzenhausen hat 9 mit Segmentbogen gewölbte Lichtöffnungen von je 14,59 m Weite und die Fahrbahn liegt 8,76 m über der Thalsohle. Mit dem Bahnhofe Gunzenhausen verläßt die Linie auch das Altmühlthal, hebt sich in östlicher Richtung auf die Höhe bei Frickenfelden, passiert Langlau und senkt sich im St. Veiterthal hinab, bis sie mit dem Bahnhofe Pleinfeld das schwäbische Rezatthal betritt. In diesem läßt sie sich hinab bis Untermainbach und durchzieht die Stationen Georgensgmünd und Roth. Die das Thal der schwäbischen Rezat, wie jenes der aus ihrer Vereinigung mit der fränkischen bei Georgensgmünd sich bildenden Rednitz an ihrer Westseite begleitenden Höhenzüge bilden, von ihren Scheiteln anfänglich gegen das Thal abfallend, in einer Höhe von etwa 11,5 m über der Sohle des letzteren, eine bald mehr bald minder deutlich ausgesprochene, bald schmälere bald breitere, den Windungen des Thales folgende Terrasse, welche von mehreren ziemlich breiten Querthälern und Wasserrissen durchfurcht ist. Auf dieser Terrasse läuft die Bahn. Als notwendige Folge davon ergaben sich zahlreiche beträchtliche Dammschüttungen und noch zahlreichere meist große Kunstbauten, von welch letzteren nur die folgenden genannt werden mögen:

a) Die Bahnbrücke über den Brombach bei der Mäusleinsmühle, 14,3 m über dem natürlichen Boden hoch; dieselbe zählt 8 im Halbkreis überwölbte Öffnungen von je 8,76 m Weite;

b) die Bahnbrücke über die fränkische Rezat, hart vor deren Zusammenflusse mit der schwäbischen; Höhe derselben 14 m; 3 halbkreisförmig gewölbte Durchflußöffnungen von je 16,34 m; Fundation auf Beton;

c) die Bahnbrücke über die Aurach bei Roth, 11,4 m hoch mit 2 im Halbkreis überwölbten Öffnungen von je 11,79 m Weite, und schließlich

d) die Bahnbrücke in Untermainbach von 14,3 m Höhe mit 2 halbkreisförmig gewölbten Bogen von je 18,1 m Lichtweite. Von letztbenannter Brücke weg macht die Linie eine größere Ausbiegung nach Osten, um die Station Schwabach näher am Orte situieren zu können, steigt bis in die Nähe von Igelsdorf, durchbricht die Ausläufer des dortigen Höhenrückens in einer Tiefe von 15 m und fällt, nachdem sie außer der Station Schwabach den gleichnamigen Fluß überschritten und bei Wolkersdorf die Rednitz überbrückt hat, an Reichelsdorf vorüber bis gegen die Haltestelle Eibach. Die Bahnbrücke über das Schwabachthal, teils auf Felsgrund, teils auf Pfahlrost fundiert, hat von der Thalsohle bis zur Planie eine Höhe von 21 m und zählt 3 im Halbkreis gewölbte Öffnungen von 21,36 m, dann 21,60 m und 21,80 m Lichtweite. Die Zahl und Weite dieser Bogen war nicht nur im Interesse der Förderung der Hochwasser, sondern auch von der Durchleitung eines Mühlbaches, mehrere Wässerungskanäle und Zufuhrwege auf die Wiesgründe des Thales gefordert. Die Bahnbrücke über die Rednitz bei Wolkersdorf, die größte unter allen auf der ganzen Linie zwischen Augsburg und Nürnberg vorkommenden, ist im Mittel 15,2 m über der Thalsohle bis Planie hoch, hält 5 halbkreisförmig überwölbte Öffnungen von je 21,6 m Weite und ist ganz auf Pfahlrost fundiert. Ähnliche örtliche Bedürfnisse, wie die der Schwabachbrücke und die Notwendigkeit ein zureichendes Abflußprofil zu gewähren, haben die Zahl der Bogen und ihre Weite bestimmt. Nicht ganz einen Kilometer vor der Haltestelle Eibach hebt sich die Bahn wieder bis zur Kreuzung des Ludwigs-Donau-Main-Kanals, um den erforderlichen Lichtraum für die auf demselben verkehrenden Schiffe zu gewinnen, und läßt sich dann auf kurze Strecke hinab, um in östlicher Richtung in den im Süden der Stadt gelegenen Bahnhof Nürnberg einzumünden. Der kleinste Kurvenhalbmesser auf der Bahnlinie Augsburg-Nürnberg hat jetzt 584 m. Abgesehen von der Neigung 125:1 gleich nach dem Bahnhofe Augsburg, ferner jener 180:1 auf eine längere Strecke zwischen Kronheim und Gunzenhausen, und der Steigung 1:147 auf 1,3 km Länge zwischen Pleinfeld und Georgensgmünd, sowie auf 1 km Länge zum Einschnitte bei Igelsdorf in der Nähe der Station Schwabach hat die vertikale Projektion keine größeren Abweichungen von der Horizontalen als 1:200 aufzuweisen. Die geognostische Formation, in welcher sich die Bahn bewegt, ist anfangs das Diluvium, dann der weiße Jura und endlich der Keuper. Die Länge der Linie von Augsburg nach Nürnberg beträgt 169,88 km.

Die Teilstrecke Augsburg-Donauwörth, resp. Oberhausen-Nordheim, wurde am 20. November 1844 eröffnet, während die größere Strecke Donauwörth-Nürnberg fast 5 Jahre später dem Verkehr übergeben wurde, und zwar:

Nürnberg-Schwabach am 1. April,
Donauwörth-Öttingen am 15. Mai,
Öttingen-Gunzenhausen am 20. August und
Gunzenhausen-Schwabach am 1. Oktober 1849.

c) Nürnberg-Nordgrenze bei Hof.

Bauoberleitung durch die kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg.

Technischer Vorstand: Denis Paul,
dann Pauli Friedrich August.
Oberingenieure: Lehritter Hermann,
Fries Ludwig,
Erdinger Friedrich,
Dyck Karl.
Architekten: Rüber Eduard,
Bürklein Friedrich.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Nürnberg.**
   Siehe Abt. b Augsburg-Nürnberg.
2. **Erlangen.**
   Fries Ludwig, Sektionsingenieur vom Juli 1841 bis Mai 1842.
   v. Pechmann Otto Frhr., Sektionsverweser vom Mai bis September 1842.
   Fries Ludwig, Sektionsingenieur vom September 1842 bis August 1845.
   Extradition an die Sektion Nürnberg.
3. **Bamberg.** (Vom Mai 1844 ab zugleich für Projektierung der Ludwigs-Westbahn.)
   Wild Otto, Sektionsingenieur vom Juni 1841 bis September 1845.
   Hepp Ludwig, Sektionsverweser vom September 1845 bis Januar 1846.
   Höcht Robert Nikolaus, Sektionsingenieur vom Januar 1846 bis Oktober 1848.
   Extradition an die Sektion Haßfurt der Westbahn bezüglich der Arbeiten für letztere, und an die Sektion Lichtenfels bezüglich der Restarbeiten für die Süd-Nordbahn.
4. **Lichtenfels.**
   Balbier Heinrich, Sektionsingenieur vom Juli 1841 bis Mai 1850.
   Sektionssitz wegen der Westbahn nach Bamberg verlegt.
5. **Kulmbach.**
   Straub Johann, Sektionsingenieur vom Juli 1841 bis Juni 1843.
   Nägele Michael, Sektionsingenieur vom Juni 1843 bis April 1847.
   Extradition an die Sektion Lichtenfels.
6. **Münchberg.**
   Bruckner August, Sektionsingenieur vom Juli 1841 bis August 1843.
   Lucas Albert, Sektionsingenieur vom August 1843 bis August 1846.
   Preu Friedrich, Sektionsingenieur vom August 1846 bis Januar 1850.
   Extradition an die Sektion Hof.

7. Hof.

Gulden Heinrich, Sektionsingenieur vom Juli 1841 bis Juni 1850.
Preu Friedrich, Sektionsingenieur vom Juni 1850 bis Februar 1851.
v. Kern-Kernried Robert, Sektionsverweser vom Februar 1851 bis November 1851.

Extradition an die Betriebsverwaltung.

Der vor dem Frauenthore im Süden der Stadt angelegte Bahnhof Nürnberg ist für die Ludwigs-Süd-Nordbahn eine Kopfstation; derselbe wurde später, hauptsächlich in neuerer Zeit, bedeutend vergrößert. Näheres hierüber siehe unter Erweiterung des Staatsbahnhofes Nürnberg.

Die Linie tritt in nordwestlicher Richtung bei der Vorstadt Gostenhof aus dem Nürnberger Bahnhofe und zieht sich längs des Ludwigs-Donau-Main-Kanals an den Zentralwerkstätten vorüber zur früher Fürther-Kreuzung nnd jetzt Doos benannten Station. Von letzterer in nördlicher Richtung abgehend kreuzte sie die Nürnberg-Fürther Bahnlinie im Niveau, übersetzte beim Dorfe Doos die Pegnitz, passierte die Haltstelle Poppenreuth und wurde beinahe parallel mit dem Kanale bis zur Station Eltersdorf hinabgeführt.

Seit 1. August 1876 wird die Strecke Fürther Kreuzung-Poppenreuth-Eltersdorf nicht mehr befahren. Die Betriebsstörungen und die geringe Fahrsicherheit, welche das Kreuzen der beiden Bahnlinien im Niveau notwendig zur Folge haben mußte, gab Veranlassung, die Süd-Nordbahn zwischen Fürther Kreuzung und Eltersdorf zu verlegen. Nunmehr begleitet sie von Doos ab die Nürnberg-Würzburger Bahnlinie durch die Station Fürth und über die in deren Nähe befindliche Rednitzbrücke, zweigt dann in nördlicher Richtung ab, hebt sich an dem Gelände zwischen der Rednitz und dem Fahrnbache empor und senkt sich hierauf zur Regnitz hinab, um diese bei Stadelhof mittels einer 11,5 m hohen, 3 Öffnungen haltenden, durch eiserne Fachwerksträger von je 28 m Stützweite überdeckten Brücke zu überschreiten. Weiter abfallend geht sie durch die Station Bach, überkreuzt den Ludwigs-Donau-Main-Kanal und mündet 1 km vor der Station Eltersdorf wieder in die alte Strecke ein. Im Gegenhalt zur früheren Linie ist die nunmehr betriebene um 2,80 km länger.

Von Eltersdorf weg bis Bamberg bot die Bahnführung keine großen Schwierigkeiten, da sie auf die ganze Länge mit dem Kanale dem Laufe des Regnitzflusses folgen konnte. Die Trace durchzieht den Bahnhof Erlangen, durchbohrt 1,5 km davon den Burgberg in einer Tiefe von 45 m mit einem Stollen von 269,5 m Länge, berührt die Städte Bayersdorf und Forchheim und gelangt, an Eggolsheim und Hirschaid vorbei, endlich in den Bahnhof Bamberg, der bei St. Gangolf nordöstlich der Stadt, 1 km vom Hauptplatze entfernt, erbaut wurde.

In diesem ihrem Laufe schneidet die Bahn mehrere Seitenthäler und Flußläufe, was die Erbauung einiger Brücken ꝛc. bedingte.

Die größeren davon sind:

a) Die Bahnbrücke über die Schwabach bei Erlangen, im Halbkreis gewölbt, 3 Öffnungen von je 6,12 m Lichtweite haltend: b) die Brücke über die Truppach bei Forchheim; diese zählt 5 im Kreissegment von 1/6 Pfeil gewölbte Öffnungen von je 8,17 m Weite: c) die Wiesentbrücke in unmittelbarer Nähe der letztgenannten mit 3 Durchflußöffnungen von je 6,12 m Weite, früher mit hölzernem Bogenhängwerk, jetzt mit Eisen überspannt.

Von Bamberg bis Mainleus wird die Bahnlinie im Mainthale bald nahe am Flusse, bald weiter davon entfernt und denselben einmal überbrückend emporgeleitet, entwickelt sich dann im Weißmainthale an Kulmbach vorbei bis Kauerndorf, in welch letzterer Strecke sie öfters den Fluß überkreuzt, um schließlich an den Hängen des Schorgastbaches und eines in diesen mündenden Bächleins, Untersteinach berührend, zu steigen bis zur Station Neuenmarkt.

Der Main mußte zwischen Unteroberndorf und Mainklein siebenmal und der Weißmain einmal bei Kauerndorf korrigiert werden. Von den Erdarbeiten ist nur der fast 2 km lange, 10,3 m tiefe Einschnitt nach der Station Lichtenfels erwähnenswert. Als größere Kunstbauten sind einige Bahnbrücken über den Main und dessen Flutgebiet mit 3 bis 12 Öffnungen von 3 bis 8,76 m Lichtweite, die früher ebenfalls meistens durch Bogenhängwerke überspannt waren, anzuführen.

Mit Neuenmarkt hat die Bahn den Fuß des Fichtelgebirges erreicht, welches sich als Urgebirge plötzlich und mächtig aus dem Flözgebirge erhebt. Von hier ab war die Anlage einer abnormen Steigung nicht wohl zu umgehen. Die Bahnstrecke, welche auf den südlichen Hängen der das Lauber- und Pulstthal begrenzenden steilen Anhöhen, mit nicht unbedeutenden Schwierigkeiten über 23 bis 29 m tiefe Bergschluchten und zum Teil auf Stützmauern angelegt wurde, gewinnt mittels einer schiefen Ebene die Höhe von Marktschorgast. Die gesamte Höhe, welche auf diese Weise erstiegen wird, beträgt 157,6 m und verteilt sich auf eine Länge von 7067,7 m mit einer Steigung anfangs von 1:70 dann von 1:40. Auf der Höhe angelangt zieht sich die Bahnlinie an Falls und Stambach vorbeigehend längs einer sekundären Wasserscheide hin und gelangt bei Schöblas zur Hauptwasserscheide zwischen Main und Saale, beziehungsweise zwischen Main und Elbe. Diese Wasserscheide liegt 362,8 m über dem tiefsten Bahnniveau bei Bamberg und wird von der Trace in einer Tiefe von 10 m fallend durchbrochen. Hierauf schlängelt sich die Bahn im Pulschnitzthale abfallend fort, bis sie unterhalb Münchberg bei Oppenreuth in das Saalthal gelangt, das sie bei Seulbitz überschreitet und auf dessen rechtseitiger Hänge sie an Oberkotzau vorbei bis Moschendorf fortgeführt ist. Dort übersetzt sie die Saale zum zweiten- und bei Unterkotzau unterhalb Hof zum drittenmale.

Der Bahnhof Hof war beim unsprünglichen Bau dicht an der Altstadt als Kopfstation in tiefem Felseneinschnitte hergestellt. Mit Erbauung der neuen Fichtelgebirgsbahn wurde die Strecke zwischen Moschendorf und Hof korrigiert und südlich der Stadt ein neuer Bahnhof angelegt. Das Weitere hierüber siehe bei Verlegung des Bahnhofes Hof.

Längs eines Affluenten der Saale ist die Bahn an Feilitzsch und Föhrig vorüber bis zur Landesgrenze geführt und überschreitet in kurzer Entfernung davon auf sächsischem Gebiete die Wasserscheide zwischen Saale und Elster, um sich nach Plauen zu wenden. An größeren Kunstbauten sind die drei Bahnbrücken über die Saale zu erwähnen:

Die erste bei Seulbitz, 6,4 m hoch, hat 3 im Kreissegment mit $^1/_6$ Pfeil gewölbte Öffnungen von je 9,63 m Lichtweite.

Die zweite bei Moschendorf, ein massiver Viadukt von 7,29 m Höhe, hält 9 mit $^1/_3$ Pfeil gewölbte Segmentbögen von je 14,59 m Weite.

Die dritte bei Unterkotzau, ebenfalls ein massiver Viadukt, ist 26,20 m hoch und mit 8 je 13,4 m weiten Spitzbogen von 10,5 m Radius überwölbt.

Die Maximalsteigung zwischen Nürnberg und Untersteinach ist 1 : 200 und zwischen dieser Station und der Landesgrenze mit Ausnahme der schiefen Ebene 1 : 100. Der Minimalradius auf der Teilstrecke Nürnberg-Untersteinach hat 430 m, und der auf der Strecke Untersteinach-Landesgrenze 292 m Länge. Bis über Bamberg hinaus verbleibt die Linie im Keupergebiet, dann aber wechseln bis Hof in rascher Folge Lias, Keuper, Buntsandstein, Muschelkalk, Hornblende, Gneis und Urthonschiefer. Die Länge derselben beträgt 202,52 km und wurde die Route von Nürnberg nach Bamberg am 1. Oktober 1844 eröffnet. Bamberg-Lichtenfels wird seit 15. Februar, und Lichtenfels-Neuenmarkt seit 15. Oktober 1846 betrieben. Die Strecke Neuenmarkt-Hof wurde am 1. November und Hof-Landesgrenze am 20. November 1848 dem Verkehre übergeben.

Die Strecke von Hof bis zur Landesgrenze ist an die Verwaltung der kgl. sächsischen Staatsbahnen verpachtet und wird von letzterer betrieben.

Die Baukosten für die ganze Süd-Nordbahn von Lindau bis zur Landesgrenze bei Hof betragen inkl. Fahrmaterial, jedoch ohne Geldaufbringungskosten und Zwischenzinsen 106 705 178 *M.* und bei einer Gesamtlänge von 564,80 km per Kilometer 188 926 *M.*

Bezüglich der Herstellung des Doppelbahngeleises zwischen Untersteinach und der Landesgrenze bei Hof ist zu erwähnen, daß dasselbe zwischen Neuenmarkt und Marktschorgast auf 7,37 km Länge bereits beim ersten Bahnbaue hergestellt worden war und schon in dem der Kammer im Jahre 1861 vorgelegten Gesetzentwurfe, die Vervollständigung und Ausdehnung der bayer. Staatseisenbahnen betr., die Herstellung des zweiten Geleises auf die ganze Strecke von Hof nach Marktschorgast, von Hof bis zur Landesgrenze und von Neuenmarkt nach Untersteinach verlangt wurde.

Die Kammer bewilligte jedoch damals lediglich zur Herstellung einer Doppelspur von Hof in der Richtung gegen Schwarzenbach die Summe von 200 000 fl. (342 857 *M.*), was die Anlage des Doppelgeleises von Hof nach Oberkotzau im Jahre 1861/62 auf eine Ausdehnung von 8,80 km zur Folge hatte.

Der Gesetzentwurf vom Jahre 1863 enthielt wiederholt dieses Postulat für die übrigen der oben benannten Strecken, jedoch gleichfalls ohne Resultat, indem

die Bewilligung der hierfür geforderten Summe von Seite der Kammer nochmals abgelehnt wurde.

Die Schwierigkeiten des steigenden Betriebes erforderten jedoch im Interesse der Sicherheit des Dienstes absolut die fraglichen Doppelspuren und wurden deshalb im Jahre 1866.67 die Postulate abermals der Kammer unterbreitet, welche sodann teils noch 1867, teils erst 1871 die erforderlichen Mittel hierzu genehmigte.

Nachdem schon bei der ursprünglichen Bahnanlage die Grundfläche für ein zweites Geleise mit erworben und auch alle größeren Brücken und Durchlässe sowie ein Teil der Dämme und Einschnitte sogleich auf die Breite der Doppelbahn ausgeführt worden waren, so waren bei Vervollständigung dieser Doppelbahn nur mehr geringe Bauarbeiten nötig.

Die Ausführung erfolgte unter dem Referate des kgl. Generaldirektionsrates der Betriebsabteilung Philipp Kühles durch die Bezirksingenieure Joseph Strobl und Wilhelm Rose in Hof.

Die Gesamtlänge der Doppelbahnstrecke zwischen Untersteinach und dem Bahnhofe Hof beträgt 58,89 km.

2. Ludwigs-Westbahn.

Bamberg-Würzburg-Aschaffenburg.

Bauoberleitung durch die kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg, später München.

Technischer Vorstand: Pauli Friedrich August.
Oberingenieure: Dyck Karl.
Beuschel Johann Georg.
Architekten: Rüder Eduard,
Neureuther Gottfried.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Bamberg.** Vom Mai 1844 bis Oktober 1848 zugleich für die Süd-Nordbahn und dortselbst aufgeführt.
   Depp Ludwig, Sektionsingenieur vom Mai 1850 bis Mai 1853.
   Krafft Alexander Sektionsingenieur vom Mai 1853 bis Mai 1854.
   Sektionssitz wegen der Linie Nürnberg-Amberg-Regensburg nach Nürnberg verlegt.
2. **Eltmann** später **Haßfurt.**
   Krafft Alexander Sektionsingenieur vom Mai 1844 bis Mai 1853.
   Mit der Sektion Bamberg vereinigt.
3. **Schweinfurt.**
   Leonhard Joseph Sektionsingenieur vom Mai 1844 bis Oktober 1848.
   Extradition an die Sektion Haßfurt.
   Waldow Bernhard Sektionsingenieur vom Juni 1850 bis Oktober 1853.
   Extradition an die Sektion Würzburg.

4. Würzburg.

Schierlinger Karl, Sektionsingenieur vom Mai 1844 bis November 1850.

Hohenner Johann Erhard, Sektionsingenieur vom Dezember 1850 bis April 1858.

Extradition an die Betriebsverwaltung.

5. Gemünden und Karlstadt.

Thelemann Franz, Sektionsingenieur in Gemünden vom Mai 1844 bis Juni 1844, dann in Karlstadt vom Juni 1844 bis Oktober 1848.

Extradition an die Sektion Würzburg.

Reisinger Johann, Sektionsingenieur in Gemünden vom Dezember 1850 bis Oktober 1854, dann in Karlstadt vom Oktober 1854 bis Mai 1855.

Extradition an die Sektion Lohr.

6. Lohr.

Fleßa Karl, Sektionsingenieur vom Mai 1844 bis April 1847.

Reichling Johann, Sektionsingenieur vom April bis Oktober 1847.

Extradition an die Sektion Karlstadt.

Hartmann Jakob, Sektionsingenieur vom Dezember 1850 bis Februar 1857.

Extradition an die Sektion Aschaffenburg.

7. Hain.

Müller Franz jun., Sektionsingenieur vom Januar 1845 bis Juni 1850.

Gyßling Franz, Sektionsingenieur vom Juni 1850 bis Februar 1855.

Sitz der kombinierten Sektionen Hain-Aschaffenburg nach Aschaffenburg verlegt.

8. Aschaffenburg.

Reisinger Joh., Sektionsingenieur vom Mai 1844 bis Oktober 1848.

Extradition an die Sektion Hain.

Gyßling Franz, Sektionsingenieur vom Februar 1855 bis April 1858.

Extradition an die Betriebsverwaltung.

Diese Linie begleitet von Bamberg weg als Doppelbahn auf eine längere Strecke die Ludwigs-Süd-Nordbahn, zweigt dann von dieser in nordwestlicher Richtung ab, kreuzt die Chaussee nach Lichtenfels und hebt sich zum Mainübergange bei Hallstadt empor. Die Leitung des Hochwassers unter dem Bahnkörper hindurch gebot hier die Herstellung mehrerer Durchlässe und Brücken. Hiervon ist vor allen anderen die eigentliche massive Mainbrücke, 8 gewölbte Öffnungen von je 17,5 m Lichtweite haltend, hervorzuheben.

In einer Wendung nach Westen betritt die Bahn das rechtseitige Maingehänge und wird an demselben bald nahe am Flusse bald weiter davon entfernt hinabgeleitet. Sie berührt die folgenden größeren Orte: Zeil, Haßfurt, Schonungen und Schweinfurt. Bis hierher bot die Bahnführung wenig Schwierigkeiten und mit Ausnahme einiger Mainkorrektionen zwischen Haßfurt und Schweinfurt kamen

auch keine bedeutenden Erdarbeiten vor. Anders gestaltete sich die Sache von Schweinfurt ab. Gleich außerhalb des Bahnhofes geht die Linie in einem Stollen unter einem Teile der Stadt hindurch, passiert, den Main auf sein linkseitiges Ufer drängend, einen 10 m hohen Damm und kreuzt die Würzburger Staatsstraße im Niveau. Hierauf steigt sie an Oberndorf vorbei zum Höhenzuge, der die Wasserscheide zwischen Main und Wern bildet, empor, zieht sich auf diesem durch die Station Bergrheinfeld und erreicht die bereits im Werngebiet gelegene Station Weigolshausen. Aus dieser tretend geht sie über das Zeitzlebenerthal auf einem 18 m hohen Damme hinweg und an Eßleben vorüber zur Wasserscheide zwischen Wern und Main, diese in einem 22 m tiefen Einschnitt durchbrechend. Nach Passierung der Station Bergtheim senkt sie sich bis zum Pleichfelderbache, gewinnt durch eine Gegensteigung die Station Seligenstadt und läßt sich in einer natürlichen Terrainfalte nach Rottendorf hinab. Hernach fällt die Trace auf den koupierten Gehängen des Landleitenbaches, übersetzt denselben zweimal, kreuzt ebenso oft die Staatsstraße nach Würzburg und durchschneidet den Faulenberg in einer Tiefe von 25 m, um im Thale des Kürnachbaches abzufallen bis zum Bahnhofe Würzburg. Derselbe für die Westbahn als Kopfstation angelegt, wurde später aufgegeben, worüber das Nähere unter „Neue Bahnhofanlage Würzburg".

Nunmehr folgt die Linie wiederum dem Laufe des Maines, geht durch die Stationen Veitshöchheim, Thüngersheim, Retzbach, Karlstadt und Wernfeld, überbrückt bei Gemünden die Saale, erreicht, Langenprozelten passierend, in der Nähe von Steinbach die Thalniederung und gelangt durch eine kurze Steigung in die Station Lohr. Auf dieser Teilstrecke wurde der Main siebenmal korrigiert; außerdem sind jedoch nur 2 bedeutende Bauobjekte zur Ausführung gelangt, das sind die gewölbte massive Brücke über die Saale bei Gemünden mit 7 Öffnungen, jede zu 20,43 m Lichtweite, und die massive gewölbte, 3 Öffnungen mit je 12,26 m Lichtweite haltende Brücke über den Sackenbach vor der Station Lohr. Von benannter Station aus entfernt sich die Trace in südwestlicher Richtung vom Mainthale und wird dann in einem großen Bogen in das Lohrthal geführt. In diesem schlängelt sie sich, den Flußlauf mehrmals überschreitend, empor, bewegt sich bei Partenstein 18 m hoch über die sog. Frammersbacher Lohr hinweg und erreicht am Ende der Station Heigenbrücken den Schwarzkopfberg und mit ihm die Wasserscheide zwischen der Lohr und Aschaff. In einer größten Tiefe von 118 m wird der Schwarzkopf mittels eines Stollens von 925 m Länge durchbohrt und hernach das Sensenbachthal übersetzt, um in demselben steil abfallend zur Station Laufach zu gelangen.

Die Station Heigenbrücken mit der Sohle des Schwarzkopftunnels liegt um 102,27 m höher als die Station Laufach, während deren Entfernung nur 6,89 km beträgt. Diese große Höhendifferenz der beiden verhältnismäßig so nahe beisammen gelegenen Punkte nötigte um so mehr zur Anlage einer schiefen Ebene vom westlichen Tunnelportale bis in die Nähe der Station Laufach, als ein Durchsetzen des Schwarzkopfes im Gefälle den Stollen und damit die Baukosten bedeutend vergrößert, das relative Gefälle aber nicht wesentlich verringert haben

würde, auch eine Entwickelung nicht wohl ausführbar war. Nachdem die Linie außerhalb der Station die Laufach überschritten, wird sie das Thal derselben und nach Überschreitung der Aschaff die linkseitigen Gehänge der letzteren hinabgeführt bis zum Bahnhofe Aschaffenburg, welcher im Norden der Stadt und nächst derselben angelegt wurde.

Lohr-Aschaffenburg ist als diejenige Strecke der Ludwigs-Westbahn zu bezeichnen, welche dem Baue am meisten Schwierigkeiten darbot. Außer dem bereits angeführten Schwarzkopftunnel sind noch erwähnenswerte Bauobjekte:

1. Dammschüttungen: der 15 m hohe Damm in der Nähe des Müselberges 2 km von der Station Lohr entfernt; mehrere Dämme anstoßend an die Bahnbrücken über die Lohr 10—18 m hoch; der Damm über das Sensenbachthal 32 m hoch; 2 Dämme in der Nähe von Hain der eine 15 der andere 31 m hoch und schließlich der an die Aschaffbrücke bei Weiberhöfen sich anlehnende 16 m hohe Damm.
2. Kunstbauten: mehrere je 3 Öffnungen haltende massive gewölbte Bahnbrücken über die Lohr mit Lichtweiten von $3 \times 5{,}25$ m bis $3 \times 11{,}67$ m; die massive gewölbte Brücke über den Bach bei Hain 11,67 m weit und die Aschaffbrücke mit 3 Öffnungen jede zu 7,30 m Lichtweite.

Den Bahnhof Aschaffenburg, welcher bereits wieder im Mainthale gelegen ist, verlassend läuft die Linie nunmehr mit dem Flußgefälle das rechte Mainhochufer entlang, überbrückt nochmals die Aschaff mittels einer massiven, gewölbten, 2 Öffnungen haltenden Brücke von je 15,18 m Lichtweite und gelangt in die Station Klein-Ostheim. Von hier ab in gerader Linie, an Dettingen und Kahl vorüber weitergeführt, erreicht sie unweit der letztgenannten Station die Landesgrenze und den tiefstgelegenen Punkt der bayer. Staatseisenbahnen in einer Höhe von 109,24 m über N.N. Abgesehen von der schiefen Ebene zwischen Heigenbrücken und Laufach deren Neigung 50 : 1 ist, der Strecke vom Faulenberger Einschnitt bis zum Bahnhofe Würzburg, welche die Neigung 97 : 1 hat, endlich der kurzen Strecke nach diesem Bahnhofe mit der Neigung 104 : 1, ist die Maximalsteigung zwischen Bamberg und Würzburg 1 : 120 und zwischen Würzburg-Aschaffenburg-Landesgrenze 1 : 181. Der kleinste Kurvenradius auf der Strecke Bamberg-Würzburg beträgt mit Ausnahme einer Kurve bei Haßfurt, welche 438 m Halbmesser hat, 730 m; auf der Strecke Würzburg-Aschaffenburg-Landesgrenze mißt, abgesehen von 2 kleinen Kurven vor und in der Station Heigenbrücken mit 297 m nnd 438 m Halbmesser, der kleinste Kurvenradius 584 m. Die Bahnlinie bewegt sich zwischen Bamberg und Haßfurt im Keuper, von Haßfurt bis Schweinfurt im Muschelkalk, betritt außerhalb Schweinfurt wiederum die Keuperformation und verbleibt in derselben bis nach Passierung des Faulenberger Einschnitts, um dann den Muschelkalk nicht mehr zu verlassen bis Veitshöchheim. Von da bis Laufach durchschneidet sie den Buntsandstein und hernach bis zur Aschaffbrücke den Gneis. Weiters trifft sie bis zur Landesgrenze nur mehr auf quartäre Gebilde.

Von der Ludwigs-Westbahn wurde Bamberg-Haßfurt am 1. August und Haßfurt-Schweinfurt am 3. November 1852 eröffnet; Schweinfurt-Würzburg

wird seit 1. Juli und Würzburg-Aschaffenburg-Landesgrenze bei Kahl seit 1. Oktober 1854 betrieben. Die Strecke Aschaffenburg-Landesgrenze ist an die hessische Ludwigsbahn verpachtet. Von Würzburg bis zur Landesgrenze ist die Doppelbahn durchgeführt. Die Baukosten betragen 47 759 127 M. und bei einer Länge von 205,72 km per Kilometer 232 156 M.

3. Maximiliansbahn.

Abt. I. Augsburg-Ulm.

Bauoberleitung durch die kgl. Eisenbahnbaukommission München.

Vorstand: Pauli Friedrich August.
Oberingenieur: Ruland Karl.
Architekt: Rüber Eduard.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Augsburg.** (Bis zur Auflösung der Sektion Augsburg I der Süd-Nordbahn im Dezember 1851 Augsburg II benannt.)
   Maier Gustav, Sektionsingenieur vom Januar 1851 bis August 1853.
   Sitz der kombinierten Sektion Augsburg-Dinkelscherben nach Dinkelscherben verlegt.
   Waßheim Philipp, Sektionsingenieur vom Januar 1854 bis Juli 1856 Extradition an die Sektion München.
2. **Dinkelscherben.**
   Wöhrle Jos., Sektionsingenieur vom Januar 1851 bis Februar 1853. Extradition an die Sektion Augsburg.
   Waßheim Ph., Sektionsingenieur vom August 1853 bis Januar 1854. Sitz der kombinierten Sektion Augsburg-Dinkelscherben nach Augsburg verlegt.
3. **Jettingen.**
   Preu Friedrich, Sektionsingenieur vom Februar 1851 bis September 1854.
   Extradition an die Sektion Augsburg.
4. **Burgau.**
   Culmann Karl, Sektionsingenieur vom Februar 1851 bis April 1852. Extradition an die Sektion Jettingen.
5. **Günzburg.**
   Krafft Georg, Sektionsingenieur vom Januar 1851 bis Dezember 1855. Extradition an die Sektion Augsburg.
6. **Leipheim.**
   Rügemer Markus, Sektionsingenieur vom Januar 1851 bis Februar 1853.
   Extradition an die Sektion Günzburg.

7. Neu-Ulm.

Spandau Ferdinand, Sektionsingenieur vom Januar 1851 bis April 1852.

Extradition an die Sektion Leipheim.

Augsburg ist in gerader Linie von Ulm durch ein über das Donauthal nur mäßig erhobenes gegen die bayerischen Alpen fortwährend ansteigendes Terrain getrennt, das durch viele von dort herabkommende Flüßchen, die durch mehr oder minder tief eingeschnittene Thäler von einander geschieden sind, quer durchschnitten wird. Sollte daher die Bahn auf dem nächsten Wege geführt werden, so hätte man alle diese Thäler überschreiten müssen. Es wurde daher vorgezogen mit der Eisenbahn das Mindel- und Donauthal sobald wie möglich zu erreichen, um solchergestalt mit weit weniger Hindernissen nach Ulm zu gelangen. Die Bahn verläßt daher mit der Süd-Nordbahn den Bahnhof Augsburg, geht gemeinsam mit derselben in nordwestlicher Richtung, die Wertach überschreitend, bis Oberhausen, wo sie von benannter Linie abzweigt, sich gegen Westen wendet, den Kobel umfährt und bei Westheim in das Schmutterthal einbiegt. In diesem nun auf der rechten Thalseite sich hinziehend, berührt die Linie die Orte Diedorf und Gessertshausen, bei welch letzterem sie die Richtung gegen Westen wieder einnimmt, die Schmutter überkreuzt und den Terrainrücken zwischen Schmutter und Zusam durchbricht. Von da senkt sich die Bahn in das Thal der Zusam hinab, die sie vor der Station Dinkelscherben überschreitet, um sodann an dem linkseitigen Gehänge die Wasserscheide zwischen Lech und Donau bei Gabelbachergreut zu ersteigen. Diese Wasserscheide wird in einem 20 m tiefen und 1700 m langen Einschnitt durchbrochen, nach welchem die Linie in das Gebiet der Mindel hinabfällt und dessen Thalsohle bei Burgau erreicht. Von hier geht sie in dem Mindelthale fort bis zur Station Offingen, hinter welcher sie die Mindel kreuzt und in den Bahnhof Neuoffingen gelangt, welcher jedoch erst viel später angelegt wurde. Nach diesem erstreckt sich die Bahn dem rechten Donauufer entlang, Günzburg, Leipheim und Nersingen berührend bis Neu-Ulm und mündet nach Übersetzung der Donau in den württembergischen Bahnhof Ulm ein.

Von größeren Bauarbeiten sind außer der Wertachbrücke, die bei der Süd-Nordbahn näher beschrieben ist, aufzuführen:

1. Die zwei gewölbten Bahnbrücken über die Mindel bei Offingen, die eine mit 5 Öffnungen von je 7,0 m und die andere mit 2 Öffnungen von je 12,30 m Lichtweite;
2. die eiserne Brücke über die Günz bei Günzburg mit 4 Öffnungen und zwar 2 mit 12,30 m und 2 mit 10,30 m Lichtweite;
3. der schon erwähnte Einschnitt bei Gabelbachergreut;
4. die großen Donaukorrektionen und Dammschutzbauten;
5. die zur Hälfte bayerische Donaubrücke bei Ulm mit 8 überwölbten Öffnungen, von denen 5 eine Lichtweite von je 16,34 m und 3 Lichtweiten von 8,75 m, 3,50 m und 2,92 m haben.

Die Maximalsteigung ist 1 : 180 mit Ausnahme zweier kurzer Strecken bei Jettingen und Neu-Ulm, welche 1 : 150 haben, und der kleinste Kurvenradius mißt 496 m. Die ganze Bahn bewegt sich im Alluvium und Diluvium und berührt nur wenig die Molasse. Sie wurde von Augsburg nach Dinkelscherben und von Burgau nach Neuulm am 26. September 1853, von Dinkelscherben nach Burgau und von Neuulm zur Landesgrenze am 1. Mai 1854 dem Verkehre übergeben. Die Strecke von der württembergischen Landesgrenze (Mitte der Donaubrücke) bis zum Bahnhof Ulm ist von Württemberg gebaut und von der bayerischen Staatsbahnverwaltung gepachtet.

Die Baukosten betragen 14 044 830 ℳ. und bei einer Länge von 83,59 km per Kilometer 168 020 ℳ.

Abt. II. München-Augsburg.

Zentralleitung für den Bau durch die Privatgesellschaft.

Denis Paul, kgl. bayer. Bezirksingenieur, für die Detailprojektierung vom August 1836 bis Februar 1837.

Himbsel Ulrich, kgl. Baurat, als Baudirektor vom Dezember 1837 bis Januar 1841.

Pertsch F., als I. Ingenieur vom August 1836 bis August 1838.

Köhler Hermann als Ingenieur für die Betriebseinrichtung vom Mai 1839 bis Juni 1842.

Bauausführung durch die Sektionsingenieure:

Buz Karl, kgl. bayer. Oberlieutenant, als Sektionsingenieur vom Januar 1838 bis November 1840.

Feigele Clemens, kgl. Ingenieurlieutenant, als Sektionsingenieur vom Januar 1838 bis November 1840.

Nützel Ludwig, als Sektionsingenieur vom Februar 1838 bis November 1839.

Prändl, kgl. Ingenieurhauptmann, als Sektionsingenieur vom März 1838 bis August 1838.

Straub Johann, Zivilarchitekt, als Sektionsingenieur vom August 1838 bis November 1840.

Petri Friedrich, als Sektionsingenieur vom Oktober 1838 bis September 1840.

Metz Heinrich, als Sektionsingenieur vom Oktober 1838 bis Juli 1840.

Bauoberleitung für den Ausbau durch die Generalverwaltung der kgl. Eisenbahnen.

Oberingenieur: Erdinger Friedrich.

Ausführung durch das kgl. Bauamt München.

Bürklein Friedrich, kgl. Baukondukteur, Architekt und Vorstand des Bauamtes vom Mai 1847 bis Dezember 1849.

Bauernfeind Max, Ingenieur für den eigentlichen Bahnbau vom Mai 1847 bis Dezember 1849.

Petri Friedrich, kgl. Betriebsingenieur, Ingenieur für die übrigen Bahnherstellungsarbeiten vom April 1847 bis Dezember 1849.

Vom nunmehrigen Zentralbahnhofe München zieht sich die Bahnlinie in fast westlicher Richtung bis nach Pasing, überschreitet daselbst die Würm und wendet sich dann in nordwestlicher Richtung nach Olching, wo sie die Amper überkreuzt. Hierauf geht sie westlich über Maisach und Nannhofen durch das Haspelmoor und erreicht daselbst die Wasserscheide zwischen Isar und Lech in einer Höhe von 21,41 m über dem Zentralbahnhofe München und von 52,71 m über dem Bahnhofe Augsburg. Nach Passierung der Station Haspelmoor fällt die Bahn in nordwestlicher Richtung über Althegnenberg und Mering zum Übergange über die Paar und sodann in fast nördlicher Richtung zur Station Hochzoll, welch letztere jedoch erst im Jahre 1873/74 bei Ausführung der Paarthalbahn angelegt wurde. Von da ab wieder die westliche Richtung annehmend und auf das linke Lechufer übertretend, mündet sie in den jetzigen Bahnhof Augsburg ein. Der alte Bahnhof der Privatgesellschaft war in der Nähe des roten Thores angelegt und ist das frühere Hauptgebäude heutigentags als Militärreitschule benutzt. Das Doppelbahngeleise zwischen Pasing und Augsburg kam im Jahre 1862 zur Ausführung, zu welcher Zeit dasselbe zwischen München und Pasing bereits bestand.

Von den Bauobjekten werden nur erwähnt:

1. Die gewölbte Brücke über die Amper bei der Station Olching mit 5 Öffnungen von je 9,19 m Lichtweite;
2. die eiserne Brücke über den Lech bei Hochzoll mit 2 Öffnungen von je 50,60 m Lichtweite, welche im Jahre 1861/62 an Stelle der früheren Holzbrücke mit 6 Jochen erbaut wurde.

Die Maximalsteigung ist 1 : 249, und der kleinste Kurvenradius hat eine Länge von 979 m.

Die Bahn wurde in nachfolgenden Terminen dem Verkehre übergeben:

München-Lochhausen am 1. September 1839,
Lochhausen-Olching am 27. Oktober 1839,
Olching-Maisach am 7. Dezember 1839,
Maisach-Augsburg am 4. Oktober 1840.

Dieselbe liegt im Diluvium; ihre Baukosten betragen 14 343 191 ℳ und bei einer Länge von 61,85 km per Kilometer 231 903 ℳ.

Abt. III[a]. **München-Holzkirchen-Rosenheim.**
„ III[b]. **Rosenheim-Kufstein.**
„ IV. **Rosenheim-Salzburg.**

Bauoberleitung durch die kgl. Eisenbahnbaukommission München.

Vorstand: Pauli Friedrich August.
Oberingenieur: Beuschel Johann Georg.
Architekt: Rüber Eduard.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **München.** (Vom August 1854 bis Juni 1856 zugleich für **Projektierung** der Ostbahnlinie München-Regensburg.)
   Geiger Georg Adam, Sektionsingenieur vom Oktober 1852 bis Februar 1860.
   Eichhorn Wilhelm, Sektionsingenieur vom Februar 1860 bis November 1861.
   Extradition an die Betriebsverwaltung.
2. **Holzkirchen.**
   Rügemer Markus, Sektionsingenieur vom Februar 1853 bis November 1857.
   Extradition an die Sektion München.
3. **Aibling.**
   Kohler Alph., Sektionsingenieur vom Mai 1856 bis November 1857.
   Extradition an die Sektion München.
4. **Rosenheim.**
   Nägele Mich., Sektionsingenieur vom August 1852 bis Januar 1861.
   Extradition an die Sektion Prien.

5[a]. **Oberaudorf** mit Sitz in Rosenheim.
   Wöhrle Joseph, Sektionsingenieur vom Februar bis Dezember 1853.
   Sektionssitz nach Fischbach verlegt.

5[b]. **Fischbach.**
   Wöhrle Jos., Sektionsingenieur vom Dezember 1853 bis Oktober 1854.
   Extradition an die Sektion Rosenheim.
   Derselbe wiederholt Sektionsingenieur vom Mai 1856 bis Oktober 1858.
   Extradition an die Sektion Rosenheim.

6. **Prien.**
   Gigl Eugen, Sektionsingenieur vom Mai 1853 bis August 1854.
   Extradition an die Sektion Rosenheim.
   Rügemer Markus, Sektionsingenieur vom November 1857 bis Januar 1860.

Hofreiter Sigmund, Sektionsingenieur vom Januar 1860 bis November 1861.

Extradition an die Betriebsverwaltung.

7. Grabenstädt.

Hofreiter Sigmund, Sektionsingenieur vom November 1857 bis Januar 1860.

Extradition an die Sektion Prien.

8. Traunstein.

v. Lößl Friedrich, Sektionsingenieur vom Juli 1852 bis September 1854.

Extradition an die Sektion Rosenheim.

Kohler Alphons, Sektionsingenieur vom November 1857 bis November 1861.

Extradition an die Betriebsverwaltung.

9. Teisendorf.

Seitz Anton, Sektionsingenieur vom Mai 1853 bis August 1854.

Extradition an die Sektion Rosenheim.

Heislainger Karl, Sektionsingenieur vom November 1857 bis November 1861.

Extradition an die Betriebsverwaltung.

Abt. III[a]. München-Holzkirchen-Rosenheim.

Diese Bahn tritt jetzt aus dem Zentralbahnhofe München, nahe an dessen westlichem Ende, wendet sich südlich und führt auf dem linkseitigen Isarufer bis Großhesselohe. Hier überschreitet sie das tief eingerissene Isarthal mittels einer 30 m hohen und 300 m langen Brücke und erhebt sich auf der ziemlich ansteigenden Hochebene, an den Orten Deisenhofen und Sauerlach vorüber bis zur Station Holzkirchen. Nach Passierung dieser Station nimmt die Linie eine östliche Richtung an, indem sie mit starkem Gefälle dem sogenannten Teufelsgraben sich zuwendet, in demselben bis Grub und weiters am linkseitigen Gehänge des Mangfallthales bis zur Station Westerham abfällt, woselbst sie die Thalsohle der Mangfall erreicht. Von da geht die Bahn am linken Ufer fort, berührt die Orte Bruckmühl, Heufeld und Aibling, nach welch letzterer Station sie die Glon überschreitet, und führt hierauf über Kolbermoor dem Bahnhofe Rosenheim zu.

Der alte Bahnhof Rosenheim der Maximiliansbahn wurde beim Baue der Innthalbahn verlassen und für denselben die derzeit bestehende neue Anlage geschaffen, worüber das Nähere unter „Neubau des Staatsbahnhofes Rosenheim" angegeben ist.

Die Doppelbahn zwischen München und Großhesselohe kam im Jahre 1862 zur Ausführung.

An größeren Bauobjekten sind besonders erwähnenswert:

1. Die oben aufgeführte Bahnbrücke über die Isar bei Großhesselohe im Ganzen 300 m lang, mit 4 Öffnungen und zwar 2 von je 28,40 m, dann

2 von je 54 m Lichtweite, welche durch schmiedeeiserne Träger nach Paulis System für Doppelbahn und 2 Fußwege überspannt sind. Die Fahrbahn liegt 30,4 m über dem Nullpunkt des Pegels; die 3 Pfeiler und 1 Widerlager wurden auf Pfahlrost, das zweite Widerlager auf Beton fundiert:

2. die gewölbte Bahnbrücke über die Glon bei Aibling mit 4 Öffnungen von je 6,71 m Lichtweite;
3. die großen Erd- und Felsenarbeiten auf der Strecke durch den Teufelsgraben.

Die Maximalsteigung ist 1:100 und zwar auf der Strecke des erwähnten Teufelsgrabens auf eine Länge von 9,94 km, wie auch hier mehrere Kurven mit 350 m Minimalradius vorkommen. Der Bahnhof Holzkirchen liegt um 162,83 m höher als der Zentralbahnhof München und 235,15 m höher als der neue Bahnhof Rosenheim. Die Bahn bewegt sich im Diluvium und der Molasse. Dieselbe wurde von München bis Großhesselohe am 24. Juni 1854, von Großhesselohe bis Rosenheim am 31. Oktober 1857 dem öffentlichen Verkehre übergeben und hat eine Gesamtlänge von 73,61 km.

Abt. III^{b}. Rosenheim-Kufstein.

Die Bahnlinie verläßt am östlichen Ende den Bahnhof Rosenheim, übersetzt die bei Rosenheim in den Inn einmündende Mangfall, wendet sich in einem großen Bogen südlich dem Lauf des Inns entgegen und verbleibt dann in dessen linkseitiger Thalsohle, dem Fluß sich bald mehr, bald weniger nähernd und die Orte Brannenburg, Oberaudorf und Kiefersfelden berührend. Außerhalb Kiefersfelden überschreitet die Bahn die Tiroler Grenze in einem Engpaß, die Klause genannt, nach welcher sie hart am Innufer entlang führt und in den Bahnhof Kufstein gelangt.

Von größeren Bauobjekten sind anzuführen:

1. Die eiserne Brücke über die Mangfall mit 3 Öffnungen von je 12 m Lichtweite;
2. die gewölbten Brücken über den Grundbach, Auerbach und Klausenbach mit je 3 Öffnungen von 7,0 bis 7,88 m Spannweite.

Die Gesamtlänge der Bahn beträgt 34,21 km, die Länge bis zur Landesgrenze 31,87 km. Die Maximalsteigung ist 1:150; der kleinste Kurvenradius hat eine Länge von 531 m. Die Bahn liegt hauptsächlich im Alluvium, berührt aber auch den Keuper. Dieselbe wurde am 5. August 1858 dem Betriebe übergeben. Die Strecke von der Landesgrenze bei Kiefersfelden bis Kufstein mit dem Bahnhof Kufstein ist der österreichischen Südbahn-Gesellschaft abgepachtet.

Die Baukosten der Abteilung III: München-Holzkirchen-Grenze gegen Kufstein betragen 18 154 168 ℳ und bei einer Länge von 105,48 km per Kilometer 172 110 ℳ.

Abt. IV. Rosenheim-Salzburg.

Von Rosenheim ab nimmt die Bahn, indem sie sofort den Inn überschreitet, zuerst eine nordöstliche Richtung an, führt in starker Steigung südlich an den

Orten Westendorf, Stephanskirchen und Baierbach vorüber und dem 5,5 km langen und bis zu 1,5 km breiten Simsee entlang, der Station Endorf zu. Sodann längs der Westseite des Chiemsees sich hinziehend, überschreitet sie die Prien und gelangt, den Ort Prien berührend, an der südwestlichen Spitze des Chiemsees in die Station Bernau. Sie wendet sich hierauf in einem Bogen nach Osten und erreicht Übersee nach Passierung des in der Seeregion gelegenen Damberger Filzes. Hinter Übersee überschreitet die Linie die Achen, hebt sich sodann mit einer Steigung von 1:100 bis zur Station Bergen und zieht hierauf an dem Dorfe Vachendorf vorbei zum Bahnhof Traunstein. Letztere Strecke zählte beim Baue zu den schwierigsten auf der ganzen Linie. Nach Verlassen des Bahnhofes Traunstein und Überkreuzung der tief liegenden Traun bewegt sich die Trace östlich, erreicht bei Thunstetten ihren höchsten Punkt und fällt sodann mit starkem Gefälle auf einem koupierten Terrain und unter Berührung der Orte Lauter und Teisendorf bis zur Station Freilassing ab, wo sie in die Niederung der Saalach und Salzach eintritt. Nunmehr zieht sich die Linie in der Ebene, nachdem sie die Saalach außerhalb Freilassing überschritten hat, auf österreichischem Gebiete fort bis zum Bahnhofe Salzburg, vor dessen Einmündung sie die Salzach noch übersetzt.

Von größeren Bauarbeiten sind zu benennen:

1. Die steinerne Brücke über den Inn bei Rosenheim mit 7 Segmentbögen von je 21,89 m Spannweite und 1/5 Pfeil, dann einer Lichthöhe der Durchflußöffnungen von 8,5 m, mit Fundationen auf Pfahlrost;
2. der 24 m tiefe Einschnitt bei Bergen;
3. die steinerne Brücke über die Traun bei Traunstein mit 5 Halbkreisbögen von je 14,59 m Spannweite und einer Höhe bis zum Gewölbscheitel von 22,90 m. Die Fundation der Widerlager erfolgte auf Beton, die der 4 Pfeiler auf Pfahlrost;
4. die steinerne Brücke über die große Sur bei Teisendorf mit 3 Halbkreisgewölben von je 14,59 m Spannweite und einer Höhe von 22 m;
5. die steinerne Brücke über die Saalach bei Freilassing (Grenzbrücke) mit 6 Segmentbögen von je 18,97 m Spannweite und 3,30 m Pfeilhöhe, auf Pfahlrost fundiert.

Das Maximalneigungsverhältnis ist in der Richtung nach Salzburg 1:100 und in der Richtung von Salzburg 1:95, mit Ausnahme einer kurzen Strecke zwischen Endorf und Prien zu 1:90 und einer desgleichen zwischen Lauter und Teisendorf zu 1:94, dann der kleinste Kurvenhalbmesser 292 m. Die Bahn liegt im Alluvium, Diluvium und der Molasse. Dieselbe wurde von Rosenheim bis Traunstein am 7. Mai 1860 und von Traunstein bis zur Grenze gegen Salzburg am 1. August 1860 dem Verkehr übergeben. Die Strecke von der österreichischen Grenze bis Salzburg ist der österreichischen Staatsbahnverwaltung abgepachtet. Die Baukosten der Abteilung IV: Rosenheim-Grenze gegen Salzburg betragen 17 829 474 M. und bei einer Länge von 82,76 km per Kilometer 215 436 M.

4. Werrabahn.

(Lichtenfels-Grenze gegen Koburg.)

Bauoberleitung durch die kgl. Eisenbahnbaukommission München.
Vorstand: Pauli Friedrich August.
Oberingenieur: Beuschel Johann Georg.
Architekt: Rüber Eduard.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion
Lichtenfels.
v. Stokar Kurt, Sektionsingenieur vom Mai 1857 bis März 1860.
Wulzinger Franz, Sektionsverweser vom März bis November 1860.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

Unmittelbar an der Stadmauer zu Lichtenfels sich von der Süd-Nordbahn nordöstlich abwendend durchschneidet die Bahn nach Koburg rechtwinklig das Überschwemmungs- und Flußgebiet des Mains und gelangt einerseits dem Schlosse Schney, andererseits dem Gottesacker ausweichend an das Gehänge des Hammerthales, an welchem sie sich teils im Einschnitt, teils im Auftrag, die Seitenthäler übersetzend, bis zur Teilung des Hammerthales in der Richtung von Süden nach Norden hinzieht. Hier muß die Bahn den rechtseitigen Arm des Hammerbaches übersetzen und erreicht auf einem Plateau, auf dem Schindgraben, die Landesgrenze.

Erwähnenswerte Bauobjekte sind:

1. Die gewölbte Bahnbrücke über den Mühlbach mit 2 Öffnungen von je 14,59 m Lichtweite auf Pfahlrost fundiert;
2. die gewölbte Bahnbrücke über den Main mit 5 Öffnungen von je 17,51 m Lichtweite und 8,9 m Höhe mit Fundament auf Pfahlrost.
3. Die gewölbte Bahnbrücke über den Schneybach mit 3 Öffnungeu von je 14,59 m Lichtweite ebenfalls auf Pfahlrost fundiert.

Die Linie bewegt sich erst im Lias, dann im Keuper. Das Verhältnis der größten Steigung ist 1:100, und der kleinste Kurvenradius hat eine Länge von 438 m. Die Eröffnung fand am 24. Januar 1859 statt.

Die ganze Strecke ist an die Werra-Eisenbahngesellschaft verpachtet.

Die Baukosten betragen 2312145 ℳ und bei einer Länge von 8,06 km per Kilometer 286867 ℳ.

5. Nördlingen-Württembergische Grenze.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten in München.
Ingenieurtechnischer Referent: Erdinger Friedrich.
Architekt: Bürklein Friedrich.

Bauleitung vom Oktober 1861 bis Februar 1863 durch
Röckl Alois, kgl. Betriebsingenieur in Augsburg.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

Die Bahn von Nördlingen nach Württemberg, welche von Bayern schon bei Führung der Süd-Nordbahn über Nördlingen ins Auge gefaßt worden war, kam endlich in den Jahren 1861/63 zur Ausführung. Bayerischerseits wurden der Bahnhof Nördlingen als gemeinschaftliche Wechselstation durch Gebäude und Geleisevermehrungen eingerichtet und die Bahnstrecke in einem großen Bogen um die Stadt Nördlingen herum und der nahen württembergischen Grenze zugeführt.

Diese Anschlußstrecke, 3,75 km lang, wurde zum Betriebe an die kgl. württembergische Staatsbahnverwaltung verpachtet und derselbe am 3. Oktober 1863 eröffnet. Die Baukosten bis Ende 1881 betragen 1507090 ℳ, daher per Kilometer 401891 ℳ.

6. Ansbach-Würzburg.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten in München.
Ingenieurtechnischer Referent: Beuschel Johann Georg.
Architekt: Rüber Eduard.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Ansbach.**
   Rölig Karl, Sektionsingenieur vom November 1861 bis August 1867.
   Extradition an die Sektion Gunzenhausen der Altmühlbahn.
2. **Marktbergel.**
   Eichhorn Wilhelm, Sektionsingenieur vom November 1861 bis Mai 1864.
   Rosmann Max, Sektionsverweser vom Mai bis Oktober 1864.
   Extradition an die Sektion Ansbach.
3. **Burgbernheim.**
   Röhrer Karl, Sektionsingenieur vom November 1861 bis Juli 1864.
   Extradition an die Sektion Uffenheim.
4. **Uffenheim.**
   Hofreiter Sigmund, Sektionsingenieur vom November 1861 bis Dezember 1865.
   Extradition an die Sektion Ansbach.
5. **Marktbreit.**
   Stähler August, Sektionsingenieur vom November 1861 bis Dezember 1865.
   Extradition an die Sektion Würzburg.

6. **Ochsenfurt.**

De la Hausse Franz, Sektionsingenieur vom November 1861 bis Juli 1864.

Extradition an die Sektion Marktbreit.

7. **Würzburg.** (Zugleich für die neue Bahnhofanlage in Würzburg.)

Gyßling Franz, kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur vom Oktober 1861 bis Mai 1866.

Trient Ambros, Sektionsingenieur vom Mai 1866 bis September 1869.

Pühn Hermann, kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur vom September 1869 bis Dezember 1875.

Extradition an die Betriebsverwaltung.

Die Bahnlinie zieht sich, nachdem sie den Bahnhof Ansbach in nordwestlicher Richtung verlassen, die Staatsstraße nach Feuchtwangen im Niveau gekreuzt und den Dombach mittels einer steinernen Brücke mit 3 halbkreisförmig gewölbten Öffnungen von je 8,7 m Lichtweite in einer Höhe von 5 m über Thalsohle überschritten hat, das rechte Gelände des Rezatthales entlang, nur auf ganz kurze Strecke ansteigend und dann auf gleicher Höhe bis zur Station Lehrberg bleibend. Hernach kreuzt sie die nach Rothenburg und Würzburg führenden Staatsstraßen, übersetzt die Rezat durch eine Blechbalkenbrücke mit 3 Öffnungen von je 7,3 m Lichtweite und entwickelt sich an deren linkseitigem Gehänge, ihre Richtung mit dem Flußlaufe ändernd. Die Haltstelle Rosenbach und die Station Oberdachstetten passierend erreicht sie vor Markt-Bergel die Wasserscheide zwischen Rezat und Aisch, welche sie in einer Tiefe von 9 m fallend durchsetzt. Von hier ab bewegt sich die Bahn auf sehr koupiertem Terrain, nämlich auf dem Höhenzuge, der die Wasserscheide zwischen Donau und Main bildet. Die Linie senkt sich dessen nördliche, von tiefen Schluchten vielfach durchschnittene Abhänge hinunter, diese durch Dämme bis zu 26 m Höhe überschreitend und in die vorspringenden Höhenrücken in Tiefen von 3 bis zu 22,5 m einschneidend, geht durch die Station Burgbernheim und gelangt endlich, eine Wendung nach Norden machend, in die Station Steinach.

Auf letztbenannter Teilstrecke sind noch an größeren Bauwerken erwähnenswert: Die 26,27 m weite und 18 m hohe Bahnbrücke über eine Schlucht und zugleich auch über die Staatsstraße bei Markt-Bergel, sowie mehrere Dämme und Einschnitte bis zu 26 m Höhe. Von der Station Steinach entfernt sich die Trace in nordöstlicher Richtung, hebt sich die Vorlande zwischen dem Ends- und Seebachthale empor, überschreitet letzteres mittels eines 17 m hohen Dammes, folgt eine Zeit lang dem Erlbach, überbrückt denselben und erreicht die Höhe von Mörlbach. Hierauf läßt sie sich das Mühlbachthal hinab bis zur Station Ermetzhofen, um nach einer kurzen Gegensteigung sofort wiederum zu fallen, läuft eine Strecke mit der Staatsstraße nach Würzburg parallel, kreuzt diese zum wiederholtenmale und erreicht den Hisbach. An dessen Ufer zieht sie sich

hinab, geht über sein Thal auf einem Damm von 15 m und über ein Zuflußthälchen desselben auf einem Damme von 21 m Höhe hinweg und gelangt endlich in die Station Uffenheim. Diese verlassend senkt sich die Bahn weiter in nordwestlicher Richtung bis Gollhofen, um nach einer kleinen verlorenen Steigung die Station Herrnbergtheim zu erreichen. Gleich nach dieser passiert sie einen 8,5 m tiefen Einschnitt, folgt wieder steil abfallend einer natürlichen Terrainfalte und dann dem Laufe des Grundbaches, eines Affluenten des Maines. Bei Obernbreit bewegt sie sich über den Mühlgrund mittels eines 21 m hohen Dammes hinweg, erreicht mit der Station Marktbreit das linke Maingehänge, kreuzt die Staatsstraße von Ansbach nach Schweinfurt im Niveau und übersetzt daneben eine Schlucht durch einen 17 m hohen Damm und den durch diese Schlucht führenden Weg nebst Bach mittels einer 9 m hohen, 11,15 m weiten Blechbalkenbrücke. Das Mainthal hinabgeleitet, gelangt sie in die Station Ochsenfurt und folgt dann dem Laufe des Flusses teils fallend, teils ansteigend, je nachdem die Terrainverhältnisse es erforderten. Die Bahn geht weiter durch die Station Winterhausen und durch die bayerische und badische Station Heidingsfeld, zwischen den beiden letztern die von Mergentheim kommende Staatsstraße mittels einer halbkreisförmig gewölbten Brücke von 8,76 m Lichtweite übersetzend. Nunmehr sich in nördlicher Richtung dem Maine zuwendend, fällt sie dessen linkseitiges Gehänge hinab, überschreitet denselben in einer Horizontalen und steigt das rechte Gelände wieder empor bis zur erst in den letzten Jahren errichteten Haltestelle Sanderau. Von dieser senkt sie sich, in den Galgenberg 12 m tief einschneidend, unter der von Nürnberg kommenden Chaussee hindurchgehend, die rechten Mainabhänge hinab, vereinigt sich mit der Ludwigs-Westbahn und mündet mit dieser in den neuen Bahnhof Würzburg an dessen Ostende ein. Die vorerwähnte Mainbrücke bei Heidingsfeld ist eine steinerne Brücke mit 8 halbkreisförmig gewölbten Öffnungen von je 21,89 m Lichtweite, deren Planie 9 m hoch über der Thalsohle gelegen ist. Die auf dieser Bahnlinie angewandte Maximalsteigung ist 1 : 100, und kommt nur auf kurze Strecken zwischen Sanderau und Würzburg die Steigung 1 : 97 vor. Der kleinste Kurvenradius beträgt auf der freien Strecke 525 m, kurz vor dem Bahnhofe Würzburg 438 m. An Gebirgsformationen durchschneidet die Linie zwischen Ansbach und Markt-Bergel die Keuperformation und zwischen letzterem Orte und Würzburg den Muschelkalk; eröffnet wurde dieselbe am 1. Juli 1864. Die Baukosten bis Ende 1881 betragen 16 843 900 ℳ. und bei einer Länge von 88,84 km per Kilometer 189 598 ℳ.

7. Nürnberg-Würzburg.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten in München.

Ingenieurtechnischer Referent: Hohenner Johann Erhard.

Architekt: Rüber Eduard.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Nürnberg.**
   Reisinger Johann, kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur, vom November 1861 bis Juli 1865.
   Extradition an die Sektion Emskirchen.
2. **Burgfarrnbach.**
   Wulzinger Franz, Sektionsingenieur vom November 1861 bis Juli 1864.
   Extradition an die Sektion Nürnberg.
3. **Emskirchen.**
   Heislainger Karl, Sektionsingenieur vom November 1861 bis März 1864.
   Pfändler Leop., Sektionsverweser vom April 1864 bis Februar 1866.
   Extradition an die Sektion Markt-Einersheim.
4. **Neustadt a. d. Aisch.**
   Bauer Gg., Sektionsingenieur vom November 1861 bis Dezember 1865.
   Extradition an die Sektion Markt-Einersheim.
5. **Markt-Bibart.**
   Henle Jakob, Sektionsingenieur vom November 1861 bis Juli 1864.
   Extradition an die Sektion Neustadt a. d. A.
6. **Markt-Einersheim.**
   Hofmann Wilhelm, Sektionsingenieur vom Dezember 1861 bis April 1866.
   Extradition an die Sektion Nürnberg für Erweiterung des Staatsbahnhofes Nürnberg.
7. **Kitzingen.**
   Schlichtegroll Ludwig, Sektionsingenieur vom Dezember 1861 bis Februar 1865.
   Extradition an die Sektion Rottendorf.
8. **Rottendorf.**
   Lohbauer Konr., Sektionsingenieur vom Juni 1862 bis Februar 1866.
   Extradition an die Sektion Würzburg der Ansbach-Würzburger Bahn.

Diese Bahnlinie verbleibt zwar ganz im Maingebiet, hat jedoch mehrere untergeordnete Wasserscheiden zu überschreiten. Bei ihrer Herstellung wurde der Doppelbahnkörper der Ludwigs-Süd-Nordbahn von Nürnberg bis zur Fürther-Kreuzung benutzt. Von dieser nunmehr Doos benannten Station senkt sie sich zum Bahnhof Fürth, überschreitet dann die Rednitz, hebt sich die Vorlande zwischen Rednitz und Farrnbach empor und übersetzt den letzteren. Nach einer kurzen Steigung und Kreuzung der nach Würzburg führenden Staatsstraße gewinnt die Bahn die Station Burgfarrnbach, läßt sich in das Thal der Zenn hinab und überbrückt diesen Fluß. Von hier ab wird sie an den linkseitigen

Geländen des Fehm- und Hammerbaches in die Höhe geleitet, geht über den Schäfergraben mittels eines 20 m hohen Dammes hinweg und gelangt bei Hagenbüchach zur Wasserscheide zwischen zweien Affluenten der Rednitz, welche in einer Tiefe von 8 m durchschnitten wird. Aus diesem Einschnitte tretend fällt sie auf koupirtem Terrain, zwei Schluchten mit Dämmen von 28 m Höhe überschreitend und in die Höhenrücken 12 m bis 15 m tief einschneidend, schnell und steil zur Aurach hinab und bewegt sich über dieselbe der Station Emskirchen zu. Der Übergang über den Aurachbach bildete das schwierigste Bauobjekt der ganzen Linie, insbesondere wegen der Notwendigkeit sehr tiefer Fundation. Die vorbenannte Station in nordwestlicher Richtung verlassend folgt die Trace einer natürlichen Terrainmulde, kreuzt die Chaussee nach Würzburg, erreicht die Wasserscheide zwischen Aurach und Aisch und durchsetzt diese fallend in einer Tiefe von 18 m. Hierauf zieht sie sich das Streit- und Strahlbachthal hinunter, geht über letzteres auf einer 26 m hohen Aufdämmung, und passiert die Station Neustadt a. d. A., um zum Übergange über die Aisch zu gelangen.

Nach einer Gegensteigung zur Höhe von Hebenholz läßt sich die Linie an Langenfeld vorüber zum Ehebach hinab, überschreitet diesen, entwickelt sich Markt-Bibart berührend, im Laimbach- und Bibartthale bis zur Wasserscheide zwischen Main und Rednitz 2 km vor Hellmitzheim und senkt sich, diese zuvor 2 m tief durchschneidend, zur gleichnamigen Haltestelle herab. Nunmehr steil abfallend überbrückt die Bahn den Morseebach, wird an Einersheim, Iphofen und Mainbernheim vorbeigeleitet und auf den linkseitigen Abhängen des Wehrbaches dem Maine zugeführt, dessen Hochufer sie unweit Hohenfeld erreicht. Der Übergang über das Mainthal wird noch in nordwestlicher Richtung bewerkstelligt, dann schlägt die Linie eine mehr nördliche ein, steigt die Station Kitzingen passierend das rechtseitige Maingehänge empor, verläßt dasselbe bei Mainstockheim, durchzieht die Station Dettelbach, welche 5 km von der Stadt entfernt ist, und gelangt bei Effeldorf zur Wasserscheide zweier in den Main fließenden Bäche. Diese mußte in einer größten Tiefe von 18 m durchstochen werden, und war die Anlage eines 1,5 km langen Einschnittes an dieser Stelle geboten.

Mit der Maximalneigung von 1 : 100 fällt nun die Trace die Landleiten hinunter, vereinigt sich vor der Station Rottendorf mit der Ludwigs-Westbahn und begleitet dieselbe bis zur Einmündung der Ansbach-Würzburger Linie, um mit beiden Bahnen den Bahnhof Würzburg an dessen Ostende zu erreichen.

An größeren Kunstbauten hat die Bahnlinie von Nürnberg nach Würzburg mehrere zu verzeichnen, nämlich:

1. Die 9 m hohe, massive, gewölbte Rednitzbrücke bei Fürth, 7 Öffnungen mit je 20,43 m Lichtweite haltend;
2. die Bahnbrücke über den Farrnbach bei Burgfarrnbach; dieselbe ist massiv, gewölbt, hat 4 Öffnungen, jede 8,76 m weit, und eine Höhe von 14 m;
3. die Brücke über die Zenn bei Siegelsdorf; sie ist massiv, gewölbt, 3 Öffnungen von je 14 m haltend; die Planie ist 9 m über der Flußsohle;

4. die Aurachbrücke bei Emskirchen mit 3 Öffnungen, jede 35 m weit und mit Pauli'schen Trägern überspannt. Die Fahrbahn der Brücke liegt 42,6 m über der Pfahlrostoberfläche;
5. die Bahnbrücke über die Aisch bei Neustadt a. d. A., deren Planie sich 7,9 m über der Rostoberfläche befindet, hat 4 mit eisernen parallelgurtigen Fachwerksträgern überspannte Öffnungen, jede 17,5 m im Lichten weit;
6. die Blechbalkenbrücke über den Ehebach bei Langenfeld mit 3 Öffnungen je von 11,67 m Lichtweite;
7. die Morseebachbrücke bei Einersheim, eine 26 m hohe, 35 m weite mit Pauli'schen Fachwerksträgern überspannte Brücke;
8. die Bahnbrücke über den Main bei Kitzingen mit 5 Öffnungen von je 35 m Lichtweite mit eisernen Fachwerksträgern nach Pauli's System überdeckt nebst zwei anschließenden gewölbten Landöffnungen von je 8,76 m Lichtweite. Die Höhe der Brücke über dem Mittelwasser des Maines beträgt 17,5 m;
9. die Bahnbrücke über den Seewiesbach bei Kitzingen, gewölbt mit 7 Öffnungen von je 7,88 m Lichtweite, 11,67 m hoch.

Die Maximalsteigung ist 1 : 100. Der kleinste Kurvenhalbmesser hat eine Länge von 584 m.

An Gebirgsformationen durchschneidet die Bahnlinie von Fürth bis Rottendorf den Keuper, nur zwischen Kitzingen und Würzburg durchsetzt sie an den Maingehängen den Muschelkalk.

Die Eröffnung erfolgte zwischen Nürnberg und Fürth am 1. Oktober 1862 und zwischen Fürth und Würzburg am 19. Juni 1865. Die Baukosten bis Ende 1881 betragen 21 458 596 ℳ. oder bei einer Länge von 102,13 km per Kilometer 210 111 ℳ.

8. Freilassing-Reichenhall.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten in München.

Ingenieurtechnischer Referent: Beuschel Johann Georg.
Architekt: Rüber Eduard.

Später durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl.
Ingenieurtechnischer Referent: Beuschel Johann Georg.
Architekt: Rüber Eduard, später Bürklein Friedrich.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion

Reichenhall.

Saller Karl, Sektionsingenieur vom Juni 1864 bis Juni 1867. Extradition an die Sektion München der München-Simbacher Bahn.

Die Zweigbahn Freilassing-Reichenhall wendet sich mit einer ziemlich strengen Kurve am östlichen Ende der Station Freilassing von der Salzburger Linie ab, zieht sich in südwestlicher Richtung dem linkseitigen Saalachufer entlang, an den Orten Hammerau und Piding vorüber, überschreitet hierauf die Saalach und mündet in den nächst St. Zeno gelegenen Bahnhof Reichenhall.

Das größte Bauwerk ist die Brücke über die Saalach, welche 4 Öffnungen von je 23,35 m Lichtweite hat. Widerlager und Pfeiler wurden auf Pfahlrost fundiert. Die Gesamtlänge der Bahn beträgt 14,51 km und liegt dieselbe meistenteils im Alluvium und Diluvium. Das Maximalsteigungsverhältnis ist 1 : 200, der kleinste Kurvenradius 379 m. Die Bahn wurde am 1. Juli 1866 eröffnet.

Die Baukosten betragen 1 994 593 M. oder per Kilometer 137 463 M.

9. Würzburg-Badische Grenze gegen Heidelberg.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten in München.

Ingenieurtechnischer Referent: Beuschel Johann Georg.
Architekt: Rüber Eduard.

Später durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl.
Ingenieurtechnischer Referent: Beuschel Joh. Gg., später Kühles Philipp.
Architekt: Rüber Eduard, später Bürklein Friedrich.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion

Heidingsfeld.

Wiß Karl, Sektionsingenieur vom Oktober 1863 bis Mai 1866, und nach Verlegung des Sektionssitzes nach Würzburg noch daselbst bis August 1867.

Extradition an die Sektion Würzburg für die Anbach-Würzburger Bahn.

Diese Linie zweigt von der Station Heidingsfeld der Ansbach-Würzburger Bahn ab, zieht sich auf eine kurze Strecke parallel der Mergentheimer Staatsstraße hin, durchschneidet einen Terrainrücken mit 19 m größter Einschnittstiefe

und führt sodann am rechtseitigen Gehänge des Reichenbergbaches mit großen Auf- und Abträgen bis zur Station Reichenberg. Von hier erstreckt sie sich in südlicher Richtung den steilen Gehängen entlang, mit einer noch fortwährenden Steigung von 1 : 70 an Lindflur vorüber, woselbst sich das Thal verflacht und die steilen Gehänge sich verlieren, zur Wasserscheide bei Gerolzhausen empor. Die Bahn hat von Heidingsfeld bis zur Wasserscheide eine Gesamthöhe von 134 m zu ersteigen. Nach Passierung der Station Gerolzhausen wieder abfallend, zieht sich die Trace dem Thale des Moosbaches zu, dessen Ufer sie mehrmals wechselt, um hinter dem Orte Kirchheim die Landesgrenze zu erreichen. Obgleich die Vertikalprojektion dieser Linie eine ungünstige, indem das Neigungsverhältnis 1 : 70 nahezu auf der ganzen Linie in Anwendung ist, kommen dennoch außer den angeführten keine besonders erwähnenswerten Bauobjekte vor. Der kleinste Kurvenhalbmesser hat eine Länge von 481,55 m. Die Gesamtlänge der Bahn Würzburg-Landesgrenze beträgt 24,48 km. Dieselbe liegt im Muschelkalk und Keuper; ihre Baukosten bis zum Schlusse des Jahres 1881 sind 4 604 089 ℳ, daher 188 076 ℳ per Kilometer.

Der Betrieb der ganzen Linie ist an die badische Staatsbahnverwaltung verpachtet, die Eröffnung desselben fand am 1. Oktober 1866 statt.

10. Miesbach-Schliersee.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl.
Ingenieurtechnischer Referent: Kühles Philipp, später Röckl Alois.
Architekt: Bürklein Friedrich.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion

Miesbach.

Rasp Johann, Sektionsingenieur vom Juli 1867 bis Mai 1869. Dann mit der Sektion Rosenheim der Linie München-Grafing-Rosenheim vereinigt.

Das Thal der Schlierach, auf welches die Bahn von Miesbach nach Hausham und Schliersee angewiesen war, hat ein durchschnittliches Gefälle von nahezu 1 : 60, welches nur in der oberen Strecke sich ermäßigt, so daß die Gesamtsteigung vom Bahnhofe in Miesbach bis zu jenem in Schliersee bei 7,35 km Entfernung 100 m entziffert. Da in diesem engen Thale ausgiebige Entwickelungen nicht zu erreichen waren, so war auch für die Bahn eine Steigung von 1 : 60 auf längere Strecken nicht zu umgehen. Um aber diese Steigung nicht schon unmittelbar am Hauptgebäude in Miesbach beginnen zu lassen, was für den Betrieb und insbesondere das Anfahren der Züge unzulässig gewesen wäre, mußte der frühere

Stationsplatz Miesbach der Holzkirchen-Miesbacher Pachtbahn erhöht und in eine schwache Steigung gelegt werden.

Die Bahn wurde unweit der Station Miesbach mit erstmaliger Überschreitung der mehrfach korrigierten Schlierach auf das linkseitige Ufer und an letzterem bei Mühlstatt, Lehen und Agatharied vorübergeführt, sodann die Schlierach abermals überschritten, um bald nachher die Station Hausham zu erreichen. Von hier steigt die Bahn auf günstigem Terrain bis an den vorspringenden Bergkopf beim Müller in der Mühle, und erstreckt sich von da in gerader Linie bis zur Station Schliersee. Die Länge der ganzen Linie vom Hauptgebäudemittel Miesbach bis zu demselben in Schliersee beträgt wie bereits erwähnt 7,35 km.

Der kleinste Kurvenradius mißt 438 m; die auf eine kürzere Strecke vorkommende Maximalsteigung ist 1 : 55.

Die Erdarbeiten waren für eine Zweigbahn bedeutend, zumal sie auch die Schutzbauten gegen die Hochwasser der Schlierach enthielten, dagegen sind von den Kunstbauten nur die beiden Schlierachbrücken erwähnenswert.

Die Bahn liegt in der Molasse und wurde von Miesbach bis Hausham am 8. Januar und von Hausham bis Schliersee am 1. August 1869 eröffnet.

Die Baukosten betragen 1 007 662 *M.* oder per Kilometer 137 097 *M.*

II. München-Ingolstadt. Ingolstadt-Gunzenhausen (Altmühlthalbahn). Treuchtlingen-Pleinfeld.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten in München.

Ingenieurtechnischer Referent: Hohenner Johann Erhard.
Architekt: Rüber Eduard.

Später durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl.
Ingenieurtechnischer Referent: Hohenner Johann Erhard.
Architekt: Rüber Eduard, später Bürklein Friedrich.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **München.** (Siehe Linie München-Simbach.)
2. **Dachau.**

De la Hausse Franz, Sektionsingenieur vom Juli 1864 bis Oktober 1866.

Lehner Johann, Sektionsingenieur vom Oktober 1866 bis Mai 1868 Extradition an die Sektion Pfaffenhofen.

3. **Pfaffenhofen.**

Henle Jakob, Sektionsingenieur vom Juli 1864 bis Februar 1869.
Extradition an die Sektion Reichertshofen in Pfaffenhofen.

4. **Reichertshofen.**

Wulzinger Franz, Sektionsingenieur vom Juli 1864 bis Juni 1865, und nach Verlegung des Sektionssitzes nach Pfaffenhofen noch daselbst bis Januar 1870.
Extradition an die Sektion Ingolstadt.

5. **Ingolstadt.** (Zugleich für die Donauthalbahn, die Paarthalbahn und die Anlage des Zentralbahnhofes Ingolstadt.)

Röhrer Karl, Sektionsingenieur vom Juli 1864 bis November 1869.
Eschenbeck Michael, Sektionsingenieur vom November 1869 bis September 1882.
Extradition an die Sektion München I für den Umbau des Zentralbahnhofes dortselbst.

6. **Nassenfels** später **Eichstädt.**

Carré Joseph, Sektionsingenieur vom Februar bis Juli 1866.
Mayer Franz, Sektionsingenieur vom Juli 1866 bis Februar 1871.
Extradition an die Sektion Ingolstadt.

7. **Dollnstein.**

Joachimbauer Joseph, Sektionsingenieur vom November 1865 bis Februar 1871.
Extradition an die Sektion Ingolstadt.

8. **Pappenheim.**

Zenger Albert, Sektionsingenieur vom November 1865 bis März 1870.
Mit der Sektion Treuchtlingen vereinigt.

9. **Treuchtlingen.**

Volkert Ferdinand, Sektionsingenieur vom November 1865 bis Juli 1871.
Extradition an die Sektion Gunzenhausen.

10. **Gunzenhausen.**

Stähler Aug., Sektionsingenieur vom Dezember 1865 bis März 1866.
Pfändler Leop., Sektionsingenieur vom März 1866 bis Febr. 1872.
Extradition an die Sektion Ansbach der Nürnberg-Krailsheimer. Bahn.

11. **Weißenburg.**

Bauer Gg., Sektionsingenieur vom Dezember 1865 bis Dezember 1869
Extradition an die Sektion Gunzenhausen.

Außerhalb des Münchener Zentralbahnhofes zieht die Ingolstädter Bahnlinie auf eine kurze Strecke neben der Augsburger sich hin, wendet sich dann von dieser ab in nördlicher Richtung an dem Nymphenburger Park vorüber und fällt von da in einer langen Geraden bis zur Station Dachau ab. Sie überschreitet

nach dieser Station die Amper und ersteigt die untergeordnete Wasserscheide zwischen Amper und Glon kurz vor der Station Röhrmoos. Sodann senkt sie sich in das Thal der Glon hinab, die sie vor der Einmündung in die Station Petershausen überkreuzt. Die Linie durchbricht hierauf den Höhenzug zwischen der Glon und Ilm und fällt am rechtseitigen Gelände der letzteren entlang, die Orte Reichertshausen und Pfaffenhofen berührend, bis zur Station Wolnzach. Von hier ab wendet sie sich nach Überschreitung der Ilm bei dem Dorfe Fahlenbach mit einer Steigung gegen Westen, wo sie in einem 18 m tiefen Einschnitt die Wasserscheide zwischen Ilm und Paar durchbricht. Dann senkt sie sich in einer Geraden in das Thal der Paar hinab, die sie vor der Einbiegung in die Station Reichertshofen überschreitet. In ziemlich gerader Richtung erstreckt sich die Linie sodann auf der Donauebene bis zum Zentralbahnhofe Ingolstadt, vor welchem sie noch die 2 Bäche Breitlach und Sandrach übersetzt. Die ganze Linie hat eine Länge von 80,89 km. Die Neigungsverhältnisse sind günstig, denn das Maximum 1 : 200 wird nicht überschritten.

Der kleinste Radius ist 876 m.

Von größeren Bauobjekten sind aufzuführen:

a) Die eiserne Brücke über die Amper bei Dachau 2 mal 24,8 m weit;
b) die eiserne Brücke über die Glon bei Petershausen 2 mal 23,3 m weit;
c) desgleichen über die Ilm bei Wolnzach 2 mal 23,3 m weit;
d) desgleichen über die Paar bei Reichertshofen 3 mal 17,5 m weit;
e) der schon erwähnte 18 m tiefe Einschnitt zwischen Wolnzach und Reichertshofen.

Der Höhenunterschied beider Endstationen beträgt 152,29 m, um welche der Bahnhof München höher liegt als der in Ingolstadt. Die Strecke liegt im Alluvium, Diluvium und Tertiärgebiet. Dieselbe wurde am 14. November 1867 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Bahn von Ingolstadt nach Gunzenhausen verläßt auf der nördlichen Seite den Zentralbahnhof Ingolstadt, geht an den Festungswerken unter Überschreitung der Donau vorüber und mündet in den Lokalbahnhof Ingolstadt ein. Von hier ab nimmt sie eine mehr nordwestliche Richtung an und berührt in steter Steigung die Orte Gaimersheim, Tauberfeld und Adelschlag, woselbst sie die Wasserscheide zwischen der Donau und der Altmühl in einem 13 m tiefen Einschnitte durchbricht. Sodann senkt sie sich gegen das Thal der Altmühl hinab, vor dem Eintritte in dasselbe, die an einem felsigen Gehänge erbaute Station Eichstädt passierend. Diese für die Anlage einer Station äußerst ungünstige Situation, welche gewählt werden mußte, um den Bahnhof von der Stadt Eichstädt nicht noch weiter abzurücken, als es die Terrainverhältnisse mit sich brachten, verursachte höchst bedeutende Erd- und Felsenarbeiten. Vom Bahnhofe Eichstädt aus fällt die Bahn vollends in das Altmühlthal hinab und bleibt in demselben bis zu ihrem Ausgangspunkte Gunzenhausen. Konnte sie auch den engen Krümmungen größtenteils folgen, wobei allerdings Flußkorrektionen, bedeutende Felsen-

einschnitte und Überbrückungen rasch mit einander wechselten, so war dies doch nicht überall möglich und mußten deshalb der weit vorspringende Eßlinger Berg zwischen Dollnstein und Solnhofen und der Kirchenberg bei Pappenheim mittels Tunnels durchbrochen werden.

Größere Bauobjekte auf dieser Linie sind hiernach:

a) Die Bahnbrücke über die Donau mit 3 Öffnunngen von je 52,53 m Lichtweite und eisernen Tragwänden. Widerlager und Pfeiler wurden auf Béton fundiert;

b) 7 Brücken über die Altmühl mit je 4 bis 5 Öffnungen von je 24 bis 30 m Lichtweite;

c) 2 Tunnels bei Hagenacker und Zimmern mit 633 und 108 m Länge;

d) die sehr bedeutenden Erd- und Felsenarbeiten bei Eichstädt, wie unter anderm der 32 m hohe Damm bei Wasserzell.

Die Länge der Bahn beträgt 79,41 km. Die Durchführung einer Maximalsteigung von 1 : 200 und eines Minimalradius der Bahn von 584 m konnte trotz der großen Bauschwierigkeiten überall ermöglicht werden. Das Bauterrain liegt größtenteils im weißen Jura. Die Bahnlinie von Ingolstadt nach Treuchtlingen wurde am 12. April 1870, die Fortsetzung von Treuchtlingen nach Gunzenhausen bereits am 2. Oktober 1869 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die abzweigende Strecke Treuchtlingen-Pleinfeld nimmt vom Bahnhofe Treuchtlingen aus eine nord-nordöstliche Richtung an, überschreitet die Altmühl und wendet sich bei dem Orte Graben, woselbst sie die berühmte von Karl dem Großen zur Verbindung von Donau und Rhein angelegte Fossa Carolina berührt, und dann das Thal der Altmühl verläßt, nach der ungewöhnlich niedrigen Wasserscheide zwischen Donau und Rhein bei Grönhard. Von hier senkt sie sich am rechtseitigen Thalgehänge der schwäbischen Rezat hinab bis zum Bahnhofe Weissenburg ohne nennenswerte Schwierigkeiten. Nach Passierung desselben zieht sich die Linie nordwestlich, indem sie auf das linkseitige Gehänge der schwäbischen Rezat übergeht und auf diesem an Ellingen vorüberziehend und mehrere in die Rezat einmündende kleine Seitenthäler überschreitend, in die an der Süd-Nordbahn gelegene Station Pleinfeld gelangt.

Von größeren Bauten ist nur aufzuführen: die eiserne Bahnbrücke über die Altmühl bei Treuchtlingen mit 4 Öffnungen von je 29,18 m Lichtweite. Die Länge dieser Teilstrecke ist 18,14 km, die Maximalsteigung 1 : 200 und der kleinste Kurvenradius 730 m. Die Bauten waren im Jura, Lias und Keuper auszuführen. Die Bahneröffnung erfolgte am 2. Oktober 1869. Die Baukosten der Gesamtbahn München-Ingolstadt-Gunzenhausen und Pleinfeld betragen 36 702 857 ℳ. und bei einer Gesamtlänge von 178,44 km per Kilometer 205 687 ℳ.

12. München-Grafing-Rosenheim.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl.
Ingenieurtechnischer Referent: Röckl Alois.
Architekt: Bürklein Friedrich, später Graff Jakob.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Haidhausen.** (Siehe Linie München-Simbach.)
2. **Grafing.**
   Weikmann Nik., Sektionsingenieur vom Mai 1868 bis Februar 1872. Extradition an die Sektion Haidhausen.
3. **Rosenheim.** (Zugleich für die Linie Rosenheim-Mühldorf, für den Neubau des Staatsbahnhofes Rosenheim und die Vizinalbahn Prien-Aschau.)
   Lehner Johann, Sektionsingenieur vom Mai 1868 bis Mai 1869.
   Rasp, Johann, Sektionsingenieur vom Mai 1869 bis Juni 1880. Extradition an die Sektion München I für den Umbau des Zentralbahnhofes München.

Die ältere Bahnlinie von München über Holzkirchen nach Rosenheim machte für den Verkehr einen erheblichen Umweg und war auch für den Betrieb wegen der starken Steigungen und engen Kurven schwierig und kostspielig. Um beiden Mißständen, hauptsächlich dem teueren Betrieb über den gefährlichen Teufelsgraben zwischen Holzkirchen und Westerham, abzuhelfen, sowie um die sonst unvermeidliche Herstellung eines zweiten Geleises zu vermeiden, wurde die neue kürzere und flachere Linie gebaut. Dieselbe benutzt vom Zentral- bis zum Ostbahnhof München die für die Simbacher Route erbaute Gürtelbahn, welche deshalb doppelgeleisig angelegt wurde. Vom Ostbahnhofe München in südöstlicher Richtung abzweigend, erstreckt sie sich auf der Münchener Hochebene unter Berührung der Orte Trudering, Haar und Zorneding bis zur Station Kirchseeon, wo sie die Wasserscheide zwischen Isar und Inn überschreitet. Erwähnenswert ist die hier durch die Staatsbahnverwaltung errichtete und betriebene Schwellenfabrik mit den Imprägnierungsvorrichtungen. Von Kirchseeon ab fällt die Bahn gegen das Thal der Attel, an dessen Gehängen sie bis über die Station Aßling hinaus verbleibt. Sie überschreitet hierauf die Aßlinger-Filzen nebst der Moosach und durchbricht in einem 10 m tiefen Einschnitte einen Bergvorsprung bei Ostermünchen. Von hier senkt sich die Bahn in das Riederbachthal hinab, überkreuzt den Rottbach bei Karolinenfeld und wendet sich mit langen Krümmungen dem Bahnhofe Rosenheim zu, von welchem sie sich mit der Rosenheim-Mühldorfer

Bahn vereinigt. Die Bahn hat eine Gesamtlänge von 64,70 km. Die Ersparnis an Bahnlänge beträgt daher nahezu 10 km gegenüber der älteren Linie über Holzkirchen. An größeren Bauobjekten sind erwähnenswert: Die gewölbten Brücken über den Faulbach, die Moosach und den Rottbach, dann die Nagelfluheinschnitte und die großen Dämme zwischen Grafing und Ostermünchen. Die Bahn liegt vielfach auch auf sogenanntem schwimmenden Gebirge, infolgedessen anfänglich bedeutende Dammsenkungen vorkamen. Die Maximalsteigung ist 1 : 200 und der kleinste Kurvenradius 438 m. Die Linie wurde am 15. März 1871 eröffnet und kostete ausschließlich des Fahrmaterials 6 857 143 *M.* oder 105 984 *M.* per Kilometer.

13. München-Simbach.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl.
Ingenieurtechnischer Referent: Kühles Philipp, später
Röckl Alois, später
Schnorr v. Carolsfeld Karl.
Architekt: Bürklein Friedrich, später
Graff Jakob.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **München.** (Zugleich für die Erweiterung und den Umbau des Zentralbahnhofes in München und für die München-Ingolstädter Bahn.)
   Schnorr v. Carolsfeld Karl, Sektionsingenieur vom Juli 1866 bis Januar 1869.
   Extradition an die, an Stelle der bisherigen Sektion München errichteten drei Sektionen:
   a) **München I.** (Zugleich für den Zentralbahnhof München.)
      Hartmann August, Sektionsingenieur vom Januar 1869 bis Juli 1877.
      Fischer Wilhelm, Sektionsingenieur seit Juli 1877.
   b) **München II.**
      Scherer Max, Sektionsingenieur vom Januar 1869 bis Februar 1870.
      Extradition an die Sektion Haidhausen.
   c) **Haidhausen.** (Zugleich für die Linie München-Grafing-Rosenheim.)
      Schmid Otto, Sektionsingenieur vom Mai 1868 bis Januar 1876.
      Extradition an die Sektion München I.
2. **Schwaben.** (Zugleich für die Vizinalbahn Schwaben-Erding.)
   Häßler Emil, Sektionsingenieur vom August 1866 bis Mai 1873.
   Extradition an die Sektion Haidhausen.

3. Dorfen.

Rottmüller Anton, Sektionsingenieur vom September 1866 bis Mai 1870.

Wagner Karl, Sektionsingenieur vom Mai 1870 bis Februar 1872. Extradition an die Sektion Schwaben.

4. Mühldorf. (Zugleich für die Linie Rosenheim-Mühldorf; von der Erwerbung der Ostbahnen im Mai 1875 bis zum Mai 1878 Mühldorf I benannt.)

Rosmann Max, Sektionsingenieur vom August 1866 bis Juli 1875.

Quinat Karl, Sektionsverweser vom August 1875 bis Mai 1878. Extradition an die Sektion Rosenheim für die Linie München-Grafing-Rosenheim.

5. Neuötting.

Kreitner Karl, Sektionsingenieur vom August 1866 bis März 1872. Extradition an die Sektion Simbach.

6. Simbach.

Fraas Heinrich, Sektionsingenieur vom Juli 1866 bis November 1874. Extradition an die Sektion Mühldorf.

Die Bahnlinie nach Simbach hat auf der Strecke der Gürtelbahn zwischen Zentralbahnhof und Ostbahnhof München Doppelbahngeleise gemeinschaftlich mit der Linie nach Rosenheim. Beide zweigen neben den Geleisen der Holzkirchner Linie vor den Lokomotivremisen vom Zentralbahnhofe München ab, wenden sich in einer großen Kurve südlich und während die 2 Spuren der Holzkirchner Linie diese südliche Richtung beibehalten, trennen sich die beiden anderen hiervon, ziehen sich um die Ruhmeshalle herum in die östliche Richtung und gelangen, indem sie die Terrainabstufung durchschneiden und auf das Niveau der Theresienwiese abfallen, in den Südbahnhof München. Nach Passierung desselben überschreitet die Bahn den Dreimühlenbach, den großen Stadtbach und die Isar, durchzieht sodann das rechtseitige Hochwassergebiet der letzteren, nämlich die Niederung der Vorstadt Untergiesing, welche früher mehrmals an periodischen Überflutungen zu leiden hatte. Sie durchschneidet dann ansteigend das Hochgestade und erreicht den auf demselben in der Vorstadt Haidhausen gelegenen Ostbahnhof München. Von hier ab trennen sich die Simbacher und die Rosenheimer Linie und erstere durchzieht als einfache Bahn in östlicher Richtung die Münchener Hochebene mit Berührung der Orte Riem, Feldkirchen und Poing. Bei letzterem Dorfe verläßt die Trace die Hochebene des Isargebietes und wendet sich gegen den Markt Schwaben. Nach der gleichnamigen Station, von welcher die Vizinalbahn nach Erding abzweigt, überschreitet sie das Thal der Sempt und gleich darauf das Thal der Schwillach und erhebt sich dann auf die Wasserscheide zwischen Isar und Inn, welche sie nach Passierung der Station Walpertskirchen in einem 19 m tiefen Einschnitte durchbricht. Von hier aus fällt die Bahn in das Thal der Isen, welches bei dem Orte Esterndorf erreicht und sofort überschritten wird,

um das rechtseitige für die Bahnführung günstigere Gehänge zu gewinnen. Die Bahn folgt nun unter Vermeidung der moorigen Thalniederung, dem Laufe der Isen mit Berührung der Orte Dorfen, Schwindegg, Weidenbach und Ampfing. Nach diesem wendet sie sich von der Isen ab und führt über das bereits zum Inngebiet gehörende Hochplateau gegen Mühldorf. Von hier fällt sie dann allmählich in die Niederung des Innthales ab, überschreitet bei Steinhöring den Isenfluß abermals zunächst seiner Ausmündung in den Inn und erreicht die Station Neuötting, welche auf der der Stadt entgegengesetzten Flußseite und ca. 2 km von ihr entfernt zu liegen kam. Von da hält sich die Bahn am linkseitigen Gehänge des Innes unter möglichster Vermeidung der dortselbst bestehenden Stromarme, welche zahlreich bis an das Hochgestade anlaufen. Bei Niederperach schneidet dieselbe jedoch eine große Ausbiegung des Hauptstromes ab und verbleibt an dessen linkseitigem Ufer bis kurz vor der Station Marktl. Von da zieht sich die Bahn auf der ebenen Hochterrasse des Innthales hin, überschreitet vor Buch das tief ausgerissene Türkenbachbett, fällt bei Machendorf auf ein tieferes Plateau ab und erreicht den Grenzbahnhof Simbach, nach dessen Passierung sie den Inn überschreitend in das österreichische Gebiet eintritt.

Von größeren Bauobjekten sind hervorzuheben:

A. An Erdarbeiten.

a) Der 1,5 km lange, 7 m hohe Damm über das Hochwassergebiet der Isar bei Giesing mit dem anschließenden Einschnitte durch die Giesinger Höhe;

b) der 18 m hohe Damm am östlichen Ende der Station Walpertskirchen mit dem darauffolgenden bereits erwähnten 19 m tiefen und 1½ km langen Einschnitte;

c) die großen Innkorrektionen zwischen Neuötting und Marktl, für welche 250000 cbm Bruchsteine auf 16 km Entfernung mittels einer eigens zu diesem Zwecke erbauten Bahn beigefahren werden mußten.

B. An Kunstbauten.

a) Die Brücke über die Isar mit 3 Öffnungen zu je 48,64 m Lichtweite, eisernen Fachwerksträgern und Fundamenten auf Beton;

b) die 2 eisernen Flutbrücken bei Giesing mit zusammen 8 Öffnungen von 18,97 bis 20,43 m Lichtweite;

c) die Brücken über die Sempt, Schwillach und Isen mit eisernen Fachwerksträgern und ähnlichen Lichtweiten;

d) die Brücke über den Inn bei Simbach in einem Winkel von 60° zur Stromrichtung mit 6 Öffnungen zu je 60 m Lichtweite. Beide Widerlager und die ersten 3 Pfeiler vom bayer. Ufer aus gerechnet sind auf Beton fundiert, die beiden rechtseitigen Pfeiler dagegen mit Senkkästen mittels der pneumatischen Fundationsmethode. Die Fahrbahn wird durch ein eisernes Fachwerk getragen.

Die ganze Bahn liegt im Diluvium und der Molasse. Die Maximalsteigung ist 1 : 200 und der kleinste Kurvenradius 438 m. Von der Bahnlinie München-Simbach wurde die Teilstrecke München-Neuötting am 1. Mai 1871, und die Strecke Neuötting-Simbach am 1. Juni 1871 eröffnet. Die Strecke vom Bahnhof Simbach zur Landesgrenze wurde an die österreichische Elisabethbahn verpachtet.

Die Baukosten bis zum Schlusse des Jahres 1881 betragen 30 900 142 M. und bei einer Länge von 124,51 km pro Kilometer 248 174 M.

14. Schweinfurt-Kissingen.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl.
Ingenieurtechnischer Referent: Hohenner Johann Erhard.
Architekt: Bürklein Friedrich, später Trient Ambros.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Schweinfurt.**
   Lohbauer Konrad, Sektionsingenieur vom Juli 1867 bis Mai 1871.
   Pendele Ed., Sektionsverweser vom Juni 1871 bis September 1872.
   Extradition an die Sektion Kissingen.
2. **Kissingen.** (Zugleich für die Linie Schweinfurt-Meiningen.)
   Wiß Karl, Sektionsingenieur vom August 1867 bis Oktober 1875.
   Sektionssitz im Oktober 1875 nach Meiningen verlegt (siehe Sektion Meiningen der Linie Schweinfurt-Meiningen).

Diese Linie verläßt den bei Oberndorf neu angelegten Bahnhof Oberndorf-Schweinfurt in westlicher Richtung und wendet sich dem Wernthale zu. Nachdem die Wern auf einer Brücke mit steinernen Widerlagern, eiserner Fahrbahn und der Lichtweite von 17,50 m überschritten ist, zieht sich die Linie an den Orten Oberwern und Kronungen vorüber zur Station Poppenhausen, vor welcher der Leislbach unter der Bahn mit einer gewölbten Brücke von 3 Öffnungen zu je 9,34 m Spannweite durchgeführt ist. Zur Erreichung der Wasserscheide zwischen Main und Saale beginnt die Bahn schon von Kronungen an mit der Maximalsteigung 1 : 100 anzusteigen, welche auch nach der Station Poppenhausen bis zur Station Ebenhausen angewendet ist. Bis hierher wurde die Linie als ein Teil der [illegible] in Aussicht genommenen Schweinfurt-Meininger Bahn hergestellt. Die Strecke Ebenhausen-Kissingen wurde als Zweigbahn betrachtet, für welche eine [illegible] von 1 : 50 zulässig erschien. Nachdem daher die Wasserscheide zwischen Main und Saale in einem großen 21 m tiefen Einschnitte bei Schwarz [illegible]

ist, senkt sich die Linie mit dem Gefälle von 1 : 50 bis zum Übergange über das Arnshauser Thal, der durch einen Damm von 26,9 m größter Höhe bewirkt wird und zieht sich am linken Ufer der Saale bis zu dem am Fuße des Schloßberges mit der Ruine Bodenlaube gelegenen Bahnhofe Kissingen. Von Schweinfurt bis Poppenhausen fährt die Bahn im Gebiete des Keupers, von da bis Arnshausen folgt der Muschelkalk, im Saalthale und bei Kissingen tritt der bunte Sandstein auf.

Die Länge der Linie Oberndorf Schweinfurt-Kissingen beträgt 23,13 km. Das größte Neigungsverhältnis ist wie schon erwähnt 1 : 50 und der kleinste Kurvenhalbmesser hat eine Länge von 438 m.

Die Eröffnung der Bahn fand am 9. Oktober 1871 statt. Die Baukosten betragen 5975640 ℳ. oder per Kilometer 258350 ℳ.

15. Sinnthalbahn.

(Von Gemünden an die preußische Grenze gegen Elm.)

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl.
Ingenieurtechnischer Referent: Hohenner Johann Erhard.
Architekt: Bürklein Friedrich, später Dollmann Georg.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion **Gemünden.**

Hettig Karl, Sektionsingenieur vom September 1868 bis Februar 1872.
Weikard Franz, Sektionsingenieur vom Februar 1872 bis Mai 1873.
Mit der Sektion Aschaffenburg der Linie Aschaffenburg-Miltenberg vereinigt.

Die Bahn zweigt westlich der Station Gemünden hinter der Brücke über die Sinn und Saale von der Ludwigs-Westbahn ab, und ist bezüglich ihres Verlaufes ganz auf das Sinnthal angewiesen. Sie überschreitet bei dem Orte Schaippach zur Abschneidung einer Thalkrümmung zweimal die Sinn, zieht sich am rechtseitigen Thalgehänge bis zur Station Rineck, setzt hinter letzterer abermals über die Sinn, durchfährt den jenseitigen Bergrücken mittels eines 420 m langen Stollens und erreicht, teils am linkseitigen Gehänge, teils in der Thalsohle hinlaufend, die Stationen Burgsinn und Mittelsinn. Stets den linkseitigen Berghängen folgend steigt sie nun mit 1 : 100 an, durchschneidet hinter dem Orte Obersinn einen Bergvorsprung in einem 21,6 m tiefen Einschnitte, überschreitet sodann die Sinn zum viertenmale in einer Höhe von 30 m, durchfährt nach Überschreitung der preußischen Landesgrenze den entgegenliegender

mit einem Stollen, und erreicht hierauf die Station Jossa und in ihrem weiteren Verlaufe den Bahnhof Elm.

An größeren Bauwerken auf bayerischem Territorium sind zu erwähnen: die Verbreiterung der gewölbten Bahnbrücke über die Sinn und Saale bei Gemünden, drei Brücken über die Sinn mit eisernen Fahrbahnen, ein Tunnel bei Rineck mit 420 m Länge, umfangreiche Felsensprengarbeiten zunächst Obersinn und ein gewölbter 30 m hoher Viadukt über das Sinnthal nahe der Landesgrenze.

Die Bahn liegt im Buntsandstein. Die Maximalsteigung derselben beträgt 1 : 100, der kleinste Kurvenradius 600 m.

Die Bahnlinie kostet bis zur Landesgrenze bei 21,91 km Länge 7 337 171 M. oder per Kilometer 334 878 M. Dieselbe wurde am 1. Mai 1872 dem öffentlichen Verkehre übergeben und steht pachtweise in preußischem Betriebe.

16. Lindau-Landesgrenze gegen Bregenz

(Bodensee-Gürtelbahn)

und

Rangierbahnhof Lindau.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl.
Ingenieurtechnischer Referent: Röckl Alois.
Architekt: Graff Jakob.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion

Lindau. (Zugleich für die Vizinalbahn Immenstadt-Sonthofen.)

Widmann Joseph, kgl. Betriebs- und Sektionsingenieur vom Mai 1871 bis Februar 1874.

Kreitner Karl, kgl. Betriebs- und Sektionsingenieur vom Februar 1874 bis Januar 1876.

Extradition an die Betriebsverwaltung.

Diese bis zur Landesgrenze 5,94 km lange Bahn geht vom Bahnhofe Lindau neben der Süd-Nordbahn über den Seedamm zum Festlande, wendet sich daselbst gegen Osten und führt dem Seeufer entlang in ebenem Terrain zur österreichischen Landesgrenze, welche vom Leiblachfluß gebildet wird.

Größere Bauarbeiten kamen außer der eisernen Ach- und der Leiblachbrücke, sowie der Dammerweiterung für die Ausfahrtskurve an dem Seeufer, nicht vor. Obgleich diese Bahn schon durch Gesetz vom 5. Oktober 1863 genehmigt war, konnte dieselbe erst im Jahre 1872 zur Ausführung gelangen, da der Anschluß

von Seite Österreichs bis dahin nicht gesichert war. Sie wurde am 24. Oktober 1872 dem öffentlichen Verkehre übergeben. Für dieselbe bestand aber das Bedürfnis eines besonderen Rangierbahnhofes bei Lindau sowie einer Verbindungsbahn vom Rangierbahnhofe zur Süd-Nordbahn in nördlicher Richtung, nebst einem Doppelbahngeleise bis zur Station Oberreitnau. Diese Anlagen kamen teils schon im Jahre 1872, teils in den Jahren 1877 und 1878 zur Ausführung und wurde die Strecke Oberreitnau-Lindau Rangierbahnhof in einer Länge von 10,20 km am 15. Oktober 1878 dem Betriebe unterstellt. Die ganze Bahnstrecke vom Lokalbahnhofe Lindau bis zur Landesgrenze ist an die Verwaltung der Vorarlberger Bahn verpachtet. Die Baukosten bis zum Schlusse des Jahres 1881 betragen 2504976 ℳ. und bei einer Länge von 16,14 km per Kilometer 155203 ℳ.

17. München-Buchloe-Memmingen mit Kaufering-Landsberg.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl.
Ingenieurtechnischer Referent: Röckl Alois.
Architekt: Seidel Friedrich.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Fürstenfeldbruck.**
   Scherer Max, Sektionsingenieur vom Februar 1870 bis Juli 1873.
   Extradition an die Sektion Landsberg.
2. **Landsberg.** (Zugleich für die Lechfeldbahn und für die Zweigbahn Kaufering-Landsberg.)
   Straus Abraham, Sektionsingenieur vom Dezember 1869 bis Februar 1877.
   Sektionssitz nach Memmingen verlegt.
3. **Buchloe.**
   Ferchel Gust., Sektionsingenieur vom Dezember 1869 bis Januar 1874.
   Extradition an die Sektion Landsberg.
4. **Mindelheim.**
   Molitor Oskar, Sektionsingenieur vom Februar 1870 bis September 1874.
   Extradition an die Sektion Memmingen.
5. **Memmingen.** (Zugleich für die Vizinalbahn Senden-Weißenhorn.)
   Eickemeyer Franz, Sektionsingenieur vom April 1870 bis Februar 1872.

Pfändler Leopold, Sektionsingenieur vom Februar 1872 bis Februar 1876.

Extradition an die Sektion Landsberg.

Straus Abraham, Sektionsingenieur vom Februar 1877 bis Juli 1880.

Schwenk Friedrich, Stationsverweser vom Juli bis September 1880.

Extradition an die Sektion München I für den Umbau des Zentralbahnhofes München.

Die Strecke München-Buchloe zweigt erst in Pasing von der München-Augsburger Bahn ab und wendet sich, südlich an dem Dorfe Aubing vorüberführend, dem Amperthale zu. Nach der Station Bruck wird die Amper überschritten und steigt die Linie sodann bis Türkenfeld hinauf, in dessen Nähe die Wasserscheide zwischen Amper und Lech erreicht wird. Hierauf durchzieht sie in ziemlich gerader Richtung mit wenig Gefälle ein etwas unregelmäßiges aber nicht gerade ungünstiges Terrain bis Mühlhausen, wo sie den sog. verlorenen Bach übersetzt und sodann die Wasserscheide zwischen diesem und dem Lech ersteigt, welche höher liegt als jene zwischen Amper und Lech bei Türkenfeld. Schon im Einschnitte auf der Wasserscheide bei Kaufering beginnt die Trace zu fallen, um den Lech überschreitend dessen nieder gelegenes und flaches linkseitiges Ufer zu erreichen und erstreckt sich sodann ohne Schwierigkeit in ziemlich gerader Richtung jedoch unter Überschreitung der Wasserscheide zwischen Lech und Wertach bis zur Einmündung in die Station Buchloe.

Die ganze Bahnlinie bewegt sich in Diluvium.

Die bedeutendsten Bauarbeiten waren:

1. Der ca. 36 m hohe Anschnitt des Engelsberges bei Bruck;
2. die Amperbrücke bei Bruck von 12 m Höhe, mit 4 gewölbten Öffnungen von je 16 m Lichtweite und 1/6 Pfeilhöhe;
3. der Einschnitt bei Kaufering von 15 m Maximaltiefe und ca. 2 km Länge;
4. der Übergang über den Lech daselbst mit 22 m hohem Damm, welcher sich auf 2000 m Länge verläuft, und mit der Lechbrücke von 2 Öffnungen zu je 57 m Lichtweite und eisernen Tragwänden;
5. die Brücke über die Gennach bei Buchloe mit vier gewölbten Öffnungen von je 9 m Weite.

Eröffnet wurde die Strecke Kaufering-Buchloe am 1. November 1872 und die Strecke München-Kaufering am 1. Mai 1873. Die Maximalsteigung ist 1 : 200 und der kleinste Kurvenradius 750 m.

Die Fortsetzung vorbeschriebener Linie von Buchloe nach Memmingen erstreckt sich, vom Bahnhofe Buchloe südlich abzweigend mit Überschreitung der Wertach bei Unterirrsingen, in fast gerader Richtung über die Ebene bis Oberramingen. Von hier aus steigt sie am Gehänge empor, um drei untergeordnete aber zum Teil sehr hohe Wasserscheiden zu durchschneiden und senkt sich sodann in das Mindelthal gegen Mindelheim hinab. Daselbst wird die Mindel überschritten,

sodann wieder eine untergeordnete Wasserscheide überstiegen, und alsbald darauf die Station Stetten erreicht. Von da bewegt sich die Linie mit abwechselnden Steigungen und Neigungen unter Überschreitung der östlichen und westlichen Günz an Sontheim vorüber nach Memmingen, wo sie nördlich in den Bahnhof einmündet. Bezüglich der geognostischen Verhältnisse ist zu erwähnen, daß sich die Bahn teils im Alluvium, teils im Diluvium, teils auch in der Molasse bewegt.

Von größeren Bauarbeiten sind zu nennen:

1. Die eiserne Brücke über die Wertach bei Irrsingen mit 38 m Lichweite;
2. der 21 m tiefe und bis 1450 m lange Einschnitt bei Matsies, nebst anschließendem Damme von 12 m Höhe;
3. der 9 m hohe Übergang über das Thal der westlichen Günz mit gewölbter Brücke von 5 Öffnungen zu je 8 m Lichtweite;
4. der 12 m hohe Übergang über das Thal des Krebsbaches bei Ungerhausen mit gewölbter Brücke von 3 Öffnungen zu je 10 m Lichtweite.

Die Maximalsteigung ist 1 : 200, der Minimalradius 750 m. Die Bahnstrecke Buchloe-Memmingen wurde am 1. Mai 1874 eröffnet.

Nachdem die ursprüngliche Absicht, mit der vorbeschriebenen Bahn von München nach Memmingen den größten zwischen diesen Endpunkten gelegenen Ort, nämlich die Stadt Landsberg unmittelbar zu berühren, wegen der überaus großen Höhendifferenz der beiden Lechufer bei dieser Stadt und des dadurch eventuell ca. 40 m hohen Flußüberganges ohne außerordentliche Opfer nicht zu erreichen war, so wurde statt dessen für den gleichen Zweck von der nächstgelegenen Station Kaufering bis Landsberg eine Zweigbahn ausgeführt. Dies war um so leichter möglich als hierfür ein äußerst günstiges Terrain zu gebote stand, und bei der Hauptbahn namhafte Ersparungen in sicherer Aussicht waren. Diese Zweigbahn hat eine Länge von 4,48 km, einen kleinsten Kurvenradius von 500 m und eine Maximalsteigung von 1 : 200, sie wurde am 1. November 1872 zugleich mit der Strecke Kaufering-Buchloe eröffnet.

Die Baukosten der ganzen Linie von München bis Memmingen mit einer Länge von 114,12 km betragen einschließlich der erwähnten Zweigbahn 21 839 273 ℳ. oder per Kilometer 191 371 ℳ.

18. Schweinfurt-Meiningen.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl, später v. Röckl Alois.

Ingenieurtechnischer Referent: Hohenner Johann Erhard.

Architekt: Trient Ambros.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Münnerstadt in Kissingen.** (Siehe Sektion Kissingen der Linie Schweinfurt-Kissingen.)
2. **Neustadt a. d. Saale.**
   Fischer Karl, Sektionsingenieur vom Februar 1870 bis Juni 1875. Extradition an die Sektion Kissingen.
3. **Meiningen.** (Anfangs Mellrichstadt in Meiningen benannt.)
   Güll Karl, Sektionsingenieur vom Mai 1870 bis August 1875. Extradition an die Sektion Kissingen.
   Wiß Karl, kgl. Betriebs- und Sektionsingenieur vom Oktober 1875 bis Januar 1876.
   Körper Nikolaus, Sektionsverweser vom Januar bis Oktober 1876. Extradition an die Sektion Schweinfurt der Wernthalbahn.

Diese Linie, deren Anfangsstrecke von Schweinfurt bis Ebenhausen schon bei Herstellung der Bahn nach Kissingen erbaut, und mit dieser beschrieben wurde, wendet sich von Ebenhausen nordöstlich an dem Orte Örlenbach vorüber, und hebt sich auf koupiertem Terrain zur Station Rottershausen empor, nach welcher sie die Richtung mehr gegen Osten ändert, und die Wasserscheide zwischen Main und Saale mittels eines 400 m langen Tunnels durchbricht. Hierauf ist ihr Lauf wieder ganz nördlich, indem sie mit stetem Gefälle den Thalbach zweimal überschreitend zur Station Münnerstadt sich hinabsenkt. Die Linie führt sodann östlich an Burglauer vorüber, überschreitet zwischen Bad Neuhaus und Neustadt das Saalthal, zieht am Westabhange des Saal- und Streuthales über Unsleben nach Mellrichstadt, übersetzt vor dieser Stadt das Streuthal, zieht östlich derselben vorüber, und erreicht am südlichen Gehänge des Mahlbachthales bei Mühlfeld die bayerisch-meiningensche Grenze. Von hier wendet sie sich wieder auf die Nordseite des Mahlbachthales, zieht auf derselben links an Nordheim vorüber, durchschneidet bei Rentwertshausen die Wasserscheide zwischen Rhein und Werra, überschreitet dann im weiteren Verlaufe das Werrathal und erreicht endlich als Doppelgeleis der Werrabahn den Bahnhof Meiningen.

An größeren Bauobjekten sind außer dem schon erwähnten Tunnel und den erheblichen Erdarbeiten zwischen diesem Tunnel und Münnerstadt noch aufzuführen:

1. Die zwei gewölbten Brücken über den Thalbach zwischen Rottershausen und Münnerstadt mit je 3 Öffnungen von 10 m Spannweite;
2. die eiserne Brücke über die Lauer bei Burglauer mit 29,6 m Lichtweite;
3. die eisernen Brücken über die Saale bei Neustadt; die eine mit 4, die andere mit 3 Öffnungen zu je 16,4 m Lichtweite;
4. die gewölbten Brücken über die Streu und den Obermühlbach bei Mellrichstadt mit je 3 Öffnungen von 10 m Spannweite.

Die Grundlage der Bahn bildet Buntsandstein und Muschelkalk, die Maximalsteigung beträgt 1 : 100, und der kleinste Kurvenradius 600 m. Die Linie ist

von Schweinfurt bis Meiningen 77,92 km lang. Die Eröffnung der Strecke Ebenhausen-Meiningen fand am 15. Dezember 1874 statt. Der Teil von der Landesgrenze bis Meiningen wurde von der bayer. Staatsverwaltung auf Kosten Meiningens gebaut und wird von ihr pachtweise betrieben.

Die Baukosten von Ebenhausen bis zur Grenze betragen bei 43,99 km Länge 12 038 960 M. oder per Kilometer 273 675 M.

19. Paarthalbahn.

(Ingolstadt-Augsburg.)

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl, später v. Röckl Alois,

Ingenieurtechnischer Referent: Röckl Alois, später Schnorr v. Carolsfeld, Karl.

Architekt: Seidel Friedrich.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Ingolstadt.** (Siehe Linie München-Ingolstadt-Gunzenhausen und Pleinfeld.)
2. **Schrobenhausen.**
   Payr Rudolf, Sektionsingenieur vom Februar 1872 bis Juni 1875.
   Göringer Hubert, Sektionsingenieur vom Juli 1875 bis Sept. 1876.
   Extradition an die Sektion Augsburg.
3. **Aichach.**
   Kirchner Konrad, Sektionsingenieur vom März 1872 bis Juli 1875.
   Extradition an die Sektion Schrobenhausen.
4. **Augsburg.** (Siehe Erweiterung des Bahnhofes Augsburg.)
   Seemüller Math. Sektionsingenieur vom Juni 1871 bis Oktober 1878.
   Extradition an die Sektion Ingolstadt.

Gleich beim Verlassen des Zentralbahnhofes Ingolstadt wendet sich die Bahnlinie auf der Donauebene in südwestlicher Richtung mit Überschreitung der Sandrach den Ortschaften Zuchering und Arnbach zu und bewegt sich hierauf in einem koupierten Terrain bis Schrobenhausen, woselbst sie in das Paarthal einmündet. In diesem zieht sich die Bahn auf der linken Thalseite, teils in der Thalsohle, teils an den flachen Gehängen und an Aichach vorüber bis Dorf Paar. Hier verläßt sie das Thal, indem sie sich gegen Westen wendet und die Wasserscheide zwischen Paar und Lech in einem 13 m tiefen Einschnitt vor der Station Friedberg durchschneidet. Von da ab fällt die Trace über einen 3 km

langen und 12 m hohen Damm bis zur Station Hochzoll, wo sie sich mit der München-Augsburger Linie vereinigt, mit ihr den Lech überkreuzt und gemeinsam auf der südlichen Seite in den Bahnhof Augsburg einmündet.

Die ganze Bahnlinie bewegt sich teils im Alluvium des Lechs und der Donau, teils im Diluvium, zum Teil endlich auch im tertiären Gebiete, welches bei Friedberg und im Paarthale auftritt.

Größere Bauarbeiten kamen außer dem schon beschriebenen Damme mit 2 Durchfahrten und dem anschließenden Einschnitte bei Friedberg nicht vor. Der kleinste Kurvenradius ist 600 m und die Maximalsteigung 1 : 200. Die Eröffnung der Bahn fand am 15. Mai 1875 statt. Die Linie von Ingolstadt Zentralbahnhof bis Hochzoll kostet bei 61,84 km Länge 10805166 M. oder per Kilometer 174728 M., in welchen Beträgen jedoch auch Ausgaben für die Bahnhöfe in Ingolstadt und Augsburg enthalten sind.

20. Nürnberg-Ansbach-Krailsheim.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl, später v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Röckl Alois, später Förderreuther Friedrich.
Architekt: Trient Ambros.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Nürnberg II.** (Zugleich für die Verlegung der Süd-Nordbahn bei Fürth und vom April 1877 an für die Fichtelgebirgsbahn; siehe auch Erweiterung des Staatsbahnhofes Nürnberg.)
   Kreitner Karl, Sektionsingenieur vom Mai 1872 bis Januar 1874.
   Ferchel Gustav, Sektionsingenieur vom März 1874 bis Mai 1879.
   Extradition teils an die Sektion Nürnberg I, teils an die Sektion Kirchenlaibach.
2. **Heilsbronn.**
   Demeter Lorenz, Sektionsingenieur vom Febr. 1872 bis Dez. 1874.
   Extradition an die Sektion Nürnberg II.
3. **Ansbach.**
   Wagner Karl, Sektionsingenieur vom Februar 1872 bis Mai 1876.
   Extradition teils an die Sektion Ingolstadt, teils an die Sektion Nürnberg II.
4. **Lentershausen.**
   Jäger Alb., Sektionsingenieur vom Februar 1872 bis Dezember 1874.
   Extradition an die Sektion Ansbach.

5. Dombühl. (Zugleich für die Vizinalbahn Dombühl-Feuchtwangen.)
v. Moro Cornel, Sektionsingenieur vom Februar 1872 bis April 1875.
Sektion nach Feuchtwangen verlegt.

Diese Linie zweigt im neuen Güterbahnhofe Nürnberg von der Süd-Nordbahn ab und zieht sich sodann fast in gerader Linie bis zur Rednitz, welche bei Gebersdorf überschritten wird.

Hierauf steigt sie teils in günstigem, teils in koupiertem Terrain an Roßstall und Heilsbronn vorüber bis Wicklesgreuth, wo sie die Wasserscheide zwischen der Rednitz und der fränkischen Rezat erreicht, und fällt sodann an Milmerdorf und Sachsen vorüber bis in das Rezatthal, behufs Einmündung in den Bahnhof Ansbach, hinab.

Von hier aus bis zur Landesgrenze hat die Bahn zweimal die Wasserscheide zwischen Donau und Rhein zu überschreiten, und nebstdem jene zwischen Altmühl und Wörnitz.

Sie steigt daher vom Bahnhofe Ansbach im Thale der Onolz und des Hohenmühlbaches hinauf, durchbricht die erste Wasserscheide zwischen Donau und Rhein bei Längenfeld und fällt sodann gegen die Altmühl hinab, welche unterhalb Leutershausen überschritten wird. Hierauf steigt die Linie abermals an Büchelberg und Dombühl vorüber bis Mittelstetten, wo sie die Wasserscheide zwischen Altmühl und Wörnitz durchbricht, fällt in das Thal der letzteren hinab, welches sie bei Tirschendorf überschreitet, übersteigt nochmal eine kleine Wasserscheide bei Oberampferach zwischen Wörnitz und Ampferach, übersetzt letztere und erhebt sich schließlich an der bayerisch-württembergischen Landesgrenze auf die zweite Wasserscheide zwischen Donau und Rhein. Von hier ab geht die Bahn auf württembergischem Gebiete nach Krailsheim. Die Linie bewegt sich von Nürnberg bis zur Landesgrenze im Keupergebiet.

Von den vielen größern Bauobjekten, welche für die beschriebene Linie herzustellen waren, können besonders genannt werden:

a) Der gegen 20 m hohe Übergang über das Rednitzthal bei Gebersdorf mit eiserner Fachwerksbrücke von 2 Öffnungen zu je 57 m Stützweite;

b) die bis zu 600 m langen und bis zu 29 m hohen Dämme bei Weitersdorf, Milmersdorf und Sachsen;

c) der 30 m tiefe und 800 m lange Einschnitt bei Längenfeld:

d) der 7 m hohe Übergang über die Altmühl bei Görgshain mit Brücke; letztere gewölbt enthält 5 Öffnungen von 14 m größter Spannweite;

e) der 22 m tiefe und 800 m lange Felseneinschnitt bei Klosterfulz.

Es wird noch bemerkt, daß die Länge der Bahn von der Mitte des Bahnhofes Nürnberg bis Krailsheim 90,37 km, und die Länge des kleinsten Krümmungshalbmessers 750 m beträgt. Der Maximalgradient ist 1 : 150, ganz gleich wie bei der Fichtelgebirgsbahn von Nürnberg über Redwitz nach Eger, welche die

Fortsetzung obiger Linie bildet. Sie wurde zwischen Nürnberg und Ansbach am 15. Mai 1875 und zwischen Ansbach und Krailsheim am 1. Juni 1875 eröffnet.

Die Baukosten bis zur Grenze belaufen sich bis Ende 1881 auf 23 405 168 M. oder bei 80,04 km Länge auf 292 418 M. per Kilometer.

21. a) Schienenverbindung zwischen Unterpeißenberg und dem ärarialischen Kohlenwerk am Peißenberg, und b) Ausbau der Station Sulz (jetzt Peißenberg).

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

ad a) Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois.

ad b) Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Schnorr v. Carolsfeld Karl.
Architekt: Graff Jakob.

Ausführung

ad a) durch die kgl. Bauleitung.
Schnorr v. Carolsfeld Karl, kgl. Oberingenieur vom Dezember 1872 bis April 1879.
Extradition an die Sektion Weilheim, der Vizinalbahn Weilheim-Murnau.

ad b) durch die kgl. Eisenbahnbausektion
Weilheim. (Siehe Sektion Weilheim der Vizinalbahn Weilheim-Murnau.)

Die Schienenverbindung zwischen der früheren Station Unterpeißenberg und dem ärarialischen Kohlenwerk in Sulz am Peißenberge gelangte in den Jahren 1873—1875 zur Ausführung und wird seit 1. August 1875 befahren. In den Jahren 1878—1880 wurde sodann die Endstation Sulz für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr eingerichtet. Zu diesem Zwecke wurden die Geleisanlagen beträchtlich erweitert, ein neues Betriebshauptgebäude mit Nebengebäude erbaut, und die Ladehalle sowie die Lokomotivremise mit Wasserhaus von Unterpeißenberg nach Sulz transferiert.

Mit der Eröffnung der Station Sulz für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr am 15. September 1880 wurde derselben der Name Peißenberg beigelegt und gleichzeitig die frühere Station Unterpeißenberg aufgehoben.

Die Linie Tutzing-Peißenberg wurde hierdurch um 2,72 km verlängert. Die Maximalsteigung dieser Verlängerung ist 1 : 200 und der Minimalradius 700 m.

Die Baukosten bis Schluß des Jahres 1881 betragen 625 897 M. oder per Kilometer 230 109 M.

22. Innthalbahn.

(Rosenheim-Mühldorf.)

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl, später v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Schnorr v. Carolsfeld Karl.
Architekt: Graff Jakob.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Rosenheim.** (Siehe Linie München-Grafing-Rosenheim.)
2. **Wasserburg.**
   Rottmüller Ant., Sektionsingenieur vom Mai 1870 bis Aug. 1876.
   Extradition an die Sektion Mühldorf I.
3. **Mühldorf.** (Siehe Linie München-Simbach.)

Die Linie bewegt sich vom Bahnhofe Rosenheim bis zum Kloster Rott in der linkseitigen Niederung des Innthales, erhebt sich von hier aus auf das Hochplateau desselben, indem sie zunächst Zellerreut den Attelfluß überschreitet und bei Reitmehring die Höhe erreicht. Hierselbst kam die Station Wasserburg zur Anlage, deren Näherrückung an die in der Thalsohle gelegenen Stadt ohne ganz unverhältnismäßige Kostenerhöhung und Verlängerung der Linie unthunlich war. Von Reitmehring aus zieht die Bahn an dem Soyersee vorüber in das sog. Nasenbachthal, einen Seitenläufer des Inns mit steilen Uferabbrüchen, welche dem Bahnbaue wesentliche Schwierigkeiten entgegenstellten.

Auch im weiteren Verlaufe dem linkseitigen Innufer zu folgen wäre wohl das Nächstgelegene gewesen, die Terrainuntersuchungen ließen jedoch die Ausführung der Bahn in dieser Richtung wegen des in steter Bewegung begriffenen Hochufers, das teilweise in einer Höhe von 50 m und darüber angeschnitten, oder mittels Tunnels durchbrochen, teilweise bis an den Fluß hinabreichend hätte angeschüttet werden müssen, als unsicher und allzu kostspielig erscheinen, weshalb es vorzuziehen war, mit der Linie zweimal den Innstrom zu übersetzen und dieselbe streckenweise auf dem rechten Ufer zu führen.

Die erste der hierdurch notwendig gewordenen Brücken steht bei Königswart an der Ausmündung des Nasenbaches. Sie hat massive Pfeiler und eisernen Oberbau, drei Hauptöffnungen von je 68 m Stützweite und zwei Endöffnungen von 20 und 28 m, welche den Anschluß an die beiderseitigen Hochufer vermitteln. Die ganze Länge der Brücke mißt 280 m und liegt die Schienenoberfläche 49 m über der Flußsohle. Von der Brücke aus fällt die Linie an dem rechtseitigen Gehänge herabsteigend auf eine tiefer liegende Thalterrasse, deren Höhe sie gegenüber von Gars mit der Station gleichen Namens erreicht, und welche sie bei

Jettenbach wieder verläßt, um hier den Inn zum zweitenmale zu überschreiten. Die Brücke erhielt hier eine Gesamtlänge von 195 m und eine Höhe von 20 m über der Flußsohle mit 3 Öffnungen zu je 52 m Stützweite.

Nach Überschreitung des Inns erhebt sich die Linie wiederum auf ein höheres Plateau des linkseitigen Hochufers, welches mit der Station Kraiburg zunächst Pürten erreicht wird. Von Kraiburg bis Mühldorf durch den sog. Mühldorfer Hart boten sich dem Bahnbaue keine Schwierigkeiten mehr dar.

Die Linie Rosenheim-Mühldorf im Alluvium, Diluvium und der Molasse gelegen, hat eine Gesamtlänge von 61,63 km und wurde am 1. Mai 1876 dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Maximalsteigung ist 1 : 200, der kleinste Radius 600 m.

Die Baukosten betragen einschließlich des neuen Bahnhofes Rosenheim 18902620 ℳ. oder per Kilometer 306711 ℳ.

23. Nördlingen-Dinkelsbühl.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Förderreuther Friedrich.
Architekt: Seidel Friedrich.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Nördlingen.**
   Seeberger Joh. David, kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur vom November 1874 bis April 1878.
   Extradition an die Sektion Dinkelsbühl.
2. **Dinkelsbühl.** (Zugleich für die Linie Dinkelsbühl-Feuchtwangen.)
   Lerchenfeld-Aham Karl Frhr. v., Sektionsingenieur vom Sept. 1873 bis Jan. 1877.
   Bauer Karl, Sektionsingenieur vom Januar 1877 bis Juli 1878.
   Spiegel Mathias, Sektionsingenieur vom Juli 1878 bis Mai 1880.
   Grimm Albrecht, Sektionsverweser vom Mai bis Juni 1880.
   Rasp Johann, Sektionsingenieur seit Juni 1880.

Die als Sekundärbahn gebaute Linie von Nördlingen nach Dinkelsbühl geht zunächst vom nördlichen Bahnhofende in Nördlingen aus, bewegt sich in der Riesebene gegen Wallerstein, berührt diesen Ort östlich und führt dann in einem welligen Terrain zwischen Markt-Offingen und Maihingen hindurch, um sogleich nördlich des letzteren Dorfes das Mauchthal zu gewinnen. In diesem zieht sich die Linie bis Fremdingen fort, um von da, fortwährend in der Nähe der Staats-

straße verbleibend, die Wasserscheide zwischen der Eger und der Wörnitz zu ersteigen, welche ihre tiefste Einsattlung nordöstlich von Rühlingsstetten besitzt. Von der Wasserscheide fällt sodann die Trace westlich an Geiselbach vorüber in das Wörnitzthal hinab, überschreitet die Wörnitz bei Wilburgstetten und führt an deren linkem Ufer bis Dinkelsbühl.

Die ganze Bahn ist 30,33 km lang, mit einer sehr günstigen Horizontalprojektion, indem der kleinste Kurvenradius nicht unter 600 m beträgt. Die Maximalsteigung ist 1 : 111. Die Bauarbeiten waren nicht sehr bedeutend, zum Teile gering, und verdienen nur die Brücken über die Eger und Wörnitz, dann der Einschnitt an der Wasserscheide Erwähnung. Die Linie liegt im Diluvium und Keuper; die Betriebseröffnung erfolgte am 2. Juli 1876.

Die Baukosten betragen 3211 198 M. oder per Kilometer 105875 M.

24. Lechfeldbahn.

(Bobingen-Kaufering.)

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Schnorr v. Carolsfeld Karl.
Architekt: Graff Jakob.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion
Landsberg. (Siehe Linie München-Buchloe-Memmingen.)

Die Sekundärbahn Bobingen-Kaufering (Lechfeldbahn), zunächst für militärische Zwecke erbaut, bewegt sich, nachdem sie die Station Bobingen der Augsburg-Lindauer Bahn verlassen, in südöstlicher Richtung an dem Orte Ottmarshausen vorüber, zu dem längs der Staatsstraße von Augsburg nach Landsberg errichteten militärischen Übungslager auf dem Lechfelde. Hier zieht sie sich südlich in geringer Entfernung von genannter Straße hin und mündet dann in die Station Kaufering der München-Buchloer Bahn ein.

Bei einer Länge von 22,55 km berührt sie die Zwischenstationen Ottmarshausen, Lagerlechfeld in der Mitte des Übungsterrains und Klosterlechfeld. Der Höhenunterschied zwischen den beiden Endstationen beträgt 65,43 m und wird ohne verlorene Steigung mit dem Maximalgradienten 1 : 250 überwunden. Der kleinste Radius der wenigen vorkommenden Krümmungen beträgt 500 m. Die Erdarbeiten sowie die Kunstbauarbeiten an den vier Bahndurchlässen und einigen Wegdurchlässen waren in dem durchaus sehr günstigen Bauterrain von geringer Bedeutung.

Außer dem Hauptgeleise und den gewöhnlichen Stationseinrichtungen hat übrigens diese Bahn noch verschiedene ausschließlich militärischen Zwecken dienende Einrichtungen erhalten, nämlich:

a) eine von der Station Klosterlechfeld ausgehende Zweigbahn nach Schwabstadel mit 3 Ausläufern nach den dort befindlichen militärischen Magazinen und drei gedeckten Laderampen an deren Endpunkten;

b) ein zweites sog. **Militärgeleise** längs dem Hauptgeleise von der Station Klosterlechfeld beginnend bis zum nördlichen Ende des Militärübungsterrains in einer Länge von 7600 m;

c) drei große Militärladerampen von je 400 m Länge nebst Ladegeleisen an den Längs- und Stirnseiten dieser Rampen.

Die Bahn wurde am 15. Mai 1877 auch dem allgemeinen Verkehr eröffnet. Die Baukosten belaufen sich auf 2539149 *M.* oder per Kilometer auf 112601 *M.*

25. Donauthalbahn.

a) Regensburg-Donauwörth (Untere Donauthalbahn) mit der Zweigbahn **Saal-Kelheim.**

b) Donauwörth-Neuoffingen (Obere Donauthalbahn).

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbau-Direktor: v. Dyck Karl, später v. Röckl Alois.

Ingenieurtechnischer Referent: Hohenner Johann Erhard, später Schnorr v. Carolsfeld Karl.

Architekt für die Linie a): Seidel Friedrich,
für die Linie b): Graff Jakob.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Regensburg.** (Zugleich für die Vizinalbahn Sinzing-Mittelalling. — Von Erwerbung der Ostbahn im Mai 1875 an Regensburg I benannt.)
Bauer Gg., Sektionsingenieur vom Dezember 1869 bis Dezember 1876.
Extradition an die Sektion Ingolstadt.

2. **Kelheim I.**
Ries Gottfried, Sektionsingenieur vom Mai 1869 bis Mai 1875.
Extradition an die Sektion Regensburg.

3. **Kelheim II.**
Ebermayer Gustav, Sektionsingenieur vom Februar 1870 bis Oktober 1871.
Sektionssitz nach Abensberg verlegt.

4. Abensberg.

Ebermayer Gustav, Sektionsingenieur vom Oktober 1871 bis Februar 1872.

Weikmann Nikolaus, Sektionsingenieur vom Februar 1872 bis Oktober 1874.

Extradition an die Sektion Kelheim I.

5. Ingolstadt. (Siehe Linie München-Ingolstadt-Gunzenhausen und Pleinfeld.)

6. Neuburg a. d. Donau.

Kaiser Gustav, Sektionsingenieur vom Mai 1869 bis April 1875.

Extradition an die Sektion Ingolstadt.

7. Donauwörth. (Zugleich für die Verlegung des Bahnhofes Donauwörth.)

Joachimbauer Joseph, Sektionsingenieur vom Februar 1871 bis Juli 1881.

Extradition an die Sektion Ingolstadt.

8. Höchstädt a. d. Donau.

Knorr Emil, Sektionsingenieur vom März 1872 bis Juli 1878

Extradition an die Sektion Donauwörth.

9. Gundelfingen.

Weil Josef, Sektionsingenieur vom Februar 1872 bis Dezember 1876.

Extradition an die Sektion Höchstädt.

a) Die Bahnlinie Regensburg-Donauwörth verläßt in westlicher Richtung den Bahnhof Regensburg, läuft bis gegen die Donau hin mit der direkten Linie Regensburg-Nürnberg parallel, unterfährt dann die letztere, welche rasch zu ihrer 21½ m über Niederwasser liegenden Donaubrücke ansteigt und überschreitet in geringer Entfernung stromaufwärts von dieser mit einer eigenen Brücke 15½ m über dem Wasserspiegel die Donau, wodurch sie die bedeutenden Schwierigkeiten einer Bahnführung am rechten Donauufer vermeidet. Die erwähnte Donaubrücke bei Prüfening ist eines der bedeutendsten Bauwerke der ganzen Donauthalbahn; sie hat bei einer Gesamtweite von 244 m nur 2 Zwischenpfeiler, welche auf pneumatischem Wege mit großen Schwierigkeiten auf dem ca. 10 m unter Niederwasser durchstreichenden Jurakalkfelsen fundiert worden sind. Die 3 Öffnungen der Brücke sind mit Eisen überspannt. Am linken Donauufer fortziehend überschreitet hierauf die Bahn bei Sinzing das Thal der hier ausmündenden Laaber, welche mit einer gewölbten Brücke von 5 Öffnungen zu je 10 m übersetzt wird. Bei Lohstadt, wo die Bahn ihr Terrain teils den aus der Donau heraus steil ansteigenden Felsen, teils dem früheren Donaubette abringen mußte, hatte sie große Felsarbeiten zu bewältigen. Oberhalb Abbach, bei Poikam, geht die Bahn abermals über die Donau, an deren rechtes Ufer, um dieses bis Ingolstadt und Donauwörth nicht mehr zu verlassen.

Der Stromübergang bei Poikam erfolgt mittels einer eisernen Brücke von 4 Öffnungen zu je 52 m Weite. Unweit der Brücke zwischen Alkofen, einer uralten

römischen Kolonie, und Post-Saal, hatte die Bahn abermals nicht unbedeutende Strombauten und Felsenarbeiten zu bewältigen. Angesichts der Befreiungshalle bei Kelheim, jedoch noch etwas über 4 km von diesem Städtchen entfernt, biegt die Linie aus dem Donauthale südlich ab, die Thalenge zwischen Kelheim und Weltenburg umgehend, und benutzt das sogenannte Hopfenbachthal, in welchem wahrscheinlich vor dem Durchbruche bei Weltenburg die Donau floß, um ohne wesentliche Schwierigkeiten nach Abensberg und von da in das Abensthal hinab zu gelangen, wo dieses schon nahezu mit dem Donauthale zusammenfällt. Von den Kunstbauten ist hier nur die gewölbte Abensbrücke bei Abensberg mit 3 Öffnungen zu je 12 m zu erwähnen. Im Donauthale führt die Bahn sodann über Neustadt a. D. und Manching, überschreitet nach letzterer Station die Paar mittels einer eisernen Brücke von 4 Öffnungen zu je 20,43 m Lichtweite und gelangt hierauf in den südlich der Stadt gelegenen Zentralbahnhof Ingolstadt, von dem sie am Nordende wiederum austritt. Mit einem großen Bogen wendet sie sich gegen Südwesten und geht in der Donauniederung bis Neuburg.

Von hier steigt sie gegen die Höhen bei Unterhausen empor, durchschneidet diese in einem 17 m tiefen Einschnitte und fällt sodann gegen die Station Burgheim ab. Nunmehr bewegt sich die Bahn in fast gerader Linie, die Stadt Rain berührend und den Lech übersetzend, bis Nordheim und vereinigt sich dort mit der Augsburger Bahn, in deren Gemeinschaft sie die Donau überschreitet und in den neuen Bahnhof Donauwörth westlich der Stadt einmündet.

Als Hauptarbeiten der Strecke Ingolstadt-Donauwörth, welche sich teils im Alluvium, teils im Diluvium sowie im weißen Jura bewegt, sind zu nennen:

1. Der große Damm unterhalb Neuburg von 10 m Maximalhöhe;
2. der bereits erwähnte Einschnitt bei Unterhausen mit 1310 m Länge und 17 m größter Tiefe;
3. die eiserne Brücke über die Ach mit 34,48 m Lichtweite;
4. die Brücke über den Lech bei Rain, welche 3 mit Eisen überspannte Öffnungen von je 60,44 m Lichtweite hat und deren beide Zwischenpfeiler wegen des erst ca. 11 m tief unter Niederwasser liegenden tragfähigen Untergrundes auf pneumatischem Wege fundiert wurden.

Die Horizontal- und Vertikalprojektion der ganzen unteren Donauthalbahn kann als eine sehr günstige bezeichnet werden, da deren Maximalsteigung 1:200 ist, und diese sowie der kleinste Kurvenradius von 600 m nur selten angewendet wurden. Die Gesamtlänge dieser Bahn beträgt 126,84 km. Betrieben wird dieselbe seit 1874 und zwar: Regensburg-Ingolstadt seit 1. Juni und Ingolstadt-Donauwörth seit 15. August besagten Jahres.

Nachdem die Stadt Kelheim von der Hauptbahn Ingolstadt-Regensburg aus technischen Gründen, besonders wegen des Erfordernisses zweier Tunnels, nicht berührt werden konnte, wurde eine Verbindung in der Weise bewirkt, daß eine besondere Zweigbahn von Saal nach Kelheim zur Ausführung gelangte.

Die von Mitte zu Mitte der Betriebsgebäude 4,57 km lange Bahn bewegt sich fast in gerader Richtung und ohne nennenswerte Schwierigkeiten an dem rechten Donauufer von der Station Saal aus an dem Orte Affeking vorüber dem Bahnhofe Kelheim zu, welcher durch eine Straßenbrücke über die Donau mit der Stadt verbunden ist. Größere Bauarbeiten kamen nicht vor. Die Maximalsteigung ist 1:200 und der kleinste Kurvenradius 1000 m.

Diese Zweigbahn wurde am 15. Februar 1875 dem Verkehre übergeben.

b) Die Trace der „oberen Donauthalbahn" geht von dem nordwestlichen Ende des neuen Bahnhofes Donauwörth aus und gelangt, das Donauthal in südwestlicher Richtung verfolgend, auf eine Terasse des Donaugeländes, welche mit dem Gradienten 1:200 erstiegen und hinter der Station Tapfheim erreicht wird.

Von hier senkt sich die Bahn etwas gegen die Station Blindheim hinab, übersteigt einen kleinen Terrainrücken und erreicht bald darauf die vor der Überschreitung des Brunnbachthales angelegte Station Höchstädt. Hierauf zieht sich die Linie auf hochwasserfreier Ebene nördlich an Dillingen und Lauingen vorüber bis Gundelfingen, kurz vor welcher Station sie sich mehr gegen Süden wendet und die Brenz überschreitet. Diese Richtung beibehaltend geht sie nunmehr in einer Geraden mit Überbrückung der Donau bis zur Station Neuoffingen, welche für die Einmündung dieser Linie in die Augsburg-Ulmer Bahn neu angelegt wurde.

Die Bahnlänge beträgt 43,85 km. Das Terrain ist im allgemeinen äußerst günstig, so daß die Maximalsteigung von 1:200 nur sehr wenig in Anwendung gekommen ist. Kurvenradien unter 750 m kommen ebenfalls nur unmittelbar vor den Endbahnhöfen Donauwörth und Neuoffingen vor. Die Bahn liegt im Alluvium.

Von größeren Arbeiten sind zu erwähnen:

1. Die eiserne Bahnbrücke über den Kesselbach bei Tapfheim mit 18,8 m Lichtweite;
2. die eiserne Bahnbrücke über die Brenz bei Gundelfingen mit 3 Öffnungen von je 8 m Lichtweite;
3. die Bahnbrücke über die Donau bei Neuoffingen mit 2 Öffnungen von je 51,50 m Lichtweite und eiserner Fachwerkskonstruktion.

Die Linie wurde von Neuoffingen nach Höchstädt am 15. August 1876 und von Donauwörth nach Höchstädt am 15. November 1877 dem Verkehre übergeben. Die Baukosten der Bahn von Regensburg bis Neuoffingen, einschließlich des zweiten Geleises von da bis Neuulm, dann der Bahnhofverlegung in Donauwörth, sowie der Zweigbahn Saal-Kelheim bis zum Schlusse des Jahres 1881 betragen 49 252 965 ℳ, welcher Betrag lediglich, auf die Hauptbahn von 170,69 km Länge ausgeschlagen, per Kilometer 288 552 ℳ entziffert.

26. Waldbahn.

(Plattling-Eisenstein.)

Bauoberleitung durch die Direktion der kgl. priv. bayer. Ostbahnen in München.

Oberingenieur: Fomm Ludwig.
Architekt: Zenger Karl.

Später durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Fomm Ludwig.
Architekt: Zenger Karl.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Plattling.** (Siehe Ostbahnlinie Plattling-Mühldorf.)
2. **Deggendorf.**
   Strehl Ludwig, Sektionsingenieur vom Oktober 1872 bis April 1879. Extradition an die Sektion Ruhmannsfelden in Deggendorf.
3. **Ruhmannsfelden.**
   Schlesing Franz, Sektionsingenieur vom Dezember 1874 bis November 1877 und mit dem Sektionssitz in Deggendorf bis Juli 1880. Extradition an die Sektion Landau a. J. der Ostbahnlinie Platting-Mühldorf.
4. **Regen.**
   Hager Rudolf, Sektionsingenieur vom Dezember 1874 bis Juni 1880. Extradition an die Sektion Landau a. J. der Ostbahnlinie Platting-Mühldorf.
5. **Zwiesel.**
   Allmann Ludwig, Sektionsverweser vom September 1872 bis April 1873.
   Schöller Wilh., Sektionsingenieur vom August 1873 bis Juni 1879. Extradition an die Sektion Regen.

Die Bahnlinie von Plattling nach Eisenstein, vom neuen Bahnhofe zu Plattling ausgehend, bewegt sich in nordöstlicher Richtung gegen die Donau, überschreitet dieselbe in einer Höhe von 9,43 m über deren Niederwasser oberhalb Fischerdorf und erreicht hierauf die Station Deggendorf.

Von da ab zieht sich die Linie mit 1:90 steigend in nördlicher Richtung dem rechtseitigen Gehänge des Graflinger Thales entlang, übersetzt dasselbe zwischen Eitsberg und Grafling in einer Höhe von 43,60 m und gelangt mittelst einer großen Kurve an das linkseitige Thalgehänge, an welchem sie sich nunmehr, eine Schleife bildend, zuerst in südlicher Richtung bis zur Station Ulrichsberg

fortbewegt. Nach dieser Station umkreist sie in einer Kurve von 350 m Radius den dort vorgeschobenen Bergkegel, durchbricht denselben zwischen Untergrub und Obergrub mittels eines Tunnels und gelangt am Ausgange desselben wieder an das linkseitige Gehänge des Graflinger Thales, an welchem sie sich nunmehr abermals in nördlicher Richtung, die Orte Diessenbach und Tatting berührend, fortbewegt, am Hochbühl die Wasserscheide zwischen Donau und Regen mittels eines Tunnels durchbricht und nun im Teisnachthale die Station Gotteszell erreicht.

Von dort ab wendet sich die Trace nach Osten, ersteigt die Wasserscheide zwischen der Teisnach und der Ohe, durchschneidet dieselbe bei Triesenried und fällt sodann mit 1:90, bei Schwaighof in die nordöstliche Richtung übergehend, gegen das Thal der Ohe, überschreitet dasselbe bei der Frauenmühle in einer Höhe von 48,30 m und gelangt am linkseitigen Gehänge des Regens zur Station Regen.

Hierauf folgt die Linie den Windungen des Regenthales, dessen steile felsige Gehänge links und rechts anschneidend, übersetzt den Fluß beim Markte Regen in einer Höhe von 26 m, ferner bei Schweinhütte in einer Höhe von 19,5 m und bei der Poschingersäge in einer Höhe von 14,2 m, veranlaßte außerdem 2 Korrektionen des Flusses und erreicht am rechtseitigen Gehänge die Station Zwiesel.

Die Trace, nunmehr noch weiter in nördlicher Richtung mit einer Steigung 1:90 dem Regenthale folgend, übersetzt bei Fällenrechen in einer Höhe von 26 m zum letztenmale den Regen und zieht sich nun am linkseitigen Gehänge desselben, den Kolbersbach in einer Höhe von 25 m überschreitend, nach Ludwigsthal. Außerhalb Ludwigsthal kreuzt die Linie die Deffernik, welche ein Seitenflüßchen des Regens ist, in einer Höhe von 30 m und gelangt, immer am linkseitigen Regengehänge verbleibend, mit einer Steigung 1:80 an die Landesgrenze und in den daselbst situierten Grenzbahnhof Eisenstein.

Die Länge dieser Linie beträgt 71,63 km, die Maximalsteigung 1:80, der Minimalradius mit Ausnahme der schwächer ansteigenden Kurve am Ulrichsberg 450 m.

Bemerkenswerte Bauobjekte sind:

a) Der 378 m lange und 43,6 m hohe Bahndamm bei Grafling, desgleichen jener bei Wühn mit 368 m Länge und 25 m Höhe, bei Zachenberg mit 350 m Länge und 20,8 m Höhe, bei Auerbach mit 370 m Länge und 21,7 m Höhe, bei Oberneumais mit 475 m Länge und 17,3 m Höhe, dann über die Thalrinne des Kolbersbaches mit 529 m Länge und 24,8 m Höhe, und über jene der Deffernik mit 375 m Länge und 28,5 m Höhe, sämtlich größtenteils mit Steinböschungen versehen;

b) die in Felsen getriebenen Einschnitte bei Arzting mit 615 m Länge und 15,5 m Tiefe, bei Zachenberg mit 397 m Länge und 28,5 m Tiefe, bei Oberneumais mit 469 m Länge und 15,6 m Tiefe, bei der Hollensäge

mit 690 m Länge und 16,4 m Tiefe und am Kühberg mit 520 m Länge und 19,6 m Tiefe;

c) die Donaubrücke bei Deggendorf mit den zugehörigen 6 Flutbrücken. Die erstere besitzt 6 Öffnungen von je 58,2 m Lichtweite und ist mit steinernen Pfeilern und Widerlagern hergestellt, welche durch eiserne Fachwerkskonstruktionen überbrückt wurden. Die letzteren liegen sämtlich auf dem rechten Donauufer und haben zusammen 17 ebenfalls mittels steinerner Widerlager und Pfeiler gebildete Öffnungen, welche sämtlich mit Eisenträgern überspannt sind, und von welchen 2 die Stützweite von 6 m, 6 die Stützweite von 10 m und 9 die Stützweite von 14 m besitzen;

d) der Ohe-Viadukt bei Frauenmühle mit 4 Öffnungen von je 73 m Lichtweite, steinernen Widerlagern und Pfeilern mit eiserner mittels Fachwerkträgern gebildeter Fahrbahn und 48,3 m Höhe;

e) die Regenbrücken bei Regen, Schweinhütte, Zwiesel und Fällenrechen, welche sämtlich mit steinernen Widerlagern und Pfeilern und eisernen, von Fachwerksträgern gebildeten Fahrbahnen konstruiert sind, und von welchen die erste 3 Öffnungen zu je 38 m Lichtweite und eine Höhe von 25,2 m, die zweite 1 Öffnung zu 69,7 m Lichtweite und eine Höhe von 19 m, die dritte 3 Öffnungen zu je 45 m Lichtweite und eine Höhe von 14 m, und endlich die vierte 3 Öffnungen zu je 38 m Lichtweite und eine Höhe von 25,4 m besitzt;

f) die in einem 24,8 m hohen Damme liegende gewölbte Brücke über den Kolbersbach, welche bei 10 m Lichtweite und 50 m Länge eine 17,3 m hohe Dammüberfüllung zu tragen hat;

g) die Brücke über die Deffernik mit 3 Öffnungen von je 34 m Lichtweite, steinernen Widerlagern und Pfeilern und einer mittels eisernen Fachwerksträgern konstruierten 30 m über dem Niederwasser liegenden Fahrbahn;

h) die beiden in festem Gneis durchbrochenen und vollständig ausgewölbten Tunnels am Ulrichsberg und am Hochbühl, von welchen der erstere 475 m Rohrlänge und 58 m Berghöhe, der letztere 570 m Rohrlänge und 36 m Berghöhe besitzt;

i) die Auffüllung für den Bahnhof Eisenstein, welche über ¼ Million Kubikmeter Füllmaterial erfordert hat, dann die Herstellung der Gebäude und Stationseinrichtungen in diesem Bahnhofe. Außer dem Betriebshauptgebäude enthält derselbe für bayerische Zwecke eine Lokomotivremise mit Reparaturwerkstätte, eine Zoll- und Güterhalle, eine Wagenhalle, eine Gasfabrik, drei Beamtenwohngebäude und zwei Wechselwärterkasernen.

Die ganz im Urgebirge gelegene Bahn wurde am 16. September 1877 von Plattling bis Ludwigsthal, und am 15. November 1877 bis Eisenstein dem allgemeinen Verkehre eröffnet.

Unterm erstgenannten Termine wurde der Betrieb der Plattling-Deggendorfer Zweigbahn, von einem Konsortium erbaut und seit März 1866 betrieben,

eingestellt, nachdem dieselbe schon vorher dem Konsortium von der Ostbahngesellschaft abgekauft war.

Die Baukosten dieser Linie, sowie der Linie Mühldorf-Plattling betragen zusammen bis Schluß des Jahres 1881 ohne Geldaufbringung 49553408 ℳ und bei einer Länge der Gesamtlinie Mühldorf-Eisenstein von 152,44 km per Kilometer 325068 ℳ.

27. Wernthalbahn.

(Schweinfurt-Gemünden) und Bahnhof Oberndorf-Schweinfurt.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Förderreuther Friedrich.
Architekt: Trient Ambros für den Baubeginn in Oberndorf-Schweinfurt, später Seidel Friedrich.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Schweinfurt.**
   Wagner Karl, Sektionsingenieur vom Mai 1876 bis Juli 1880. Sektionssitz nach Gemünden verlegt.
2. **Gemünden.** (Zugleich vom Juli 1880 ab für die Projektierung der Linie Gemünden Hammelburg.)
   Göringer Hubert, Sektionsingenieur vom September 1876 bis Oktober 1879.
   Extradition an die Sektion Schweinfurt.
   Wagner Karl, Sektionsingenieur vom Juli 1880 bis Februar 1881.
   Extradition an die Sektion Lohr der Linie Lohr-Wertheim.

Die Bahn von Schweinfurt nach Gemünden geht von dem Bahnhofe Oberndorf-Schweinfurt und zwar an dessen westlichem Ende aus und zieht sich auf dem Doppelbahnkörper der Bamberg-Würzburger Bahn, durch die Station Bergrheinfeld bis zu der Station Weigolshausen in einer Länge von 11,43 km hin.

Von hier aus diese Bahn in nördlicher Richtung verlassend, senkt sie sich an Mühlhausen vorüber in das Wernthal, welches sie bis Wernfeld, wo sie in der bestehenden gleichnamigen Station mit der Würzburg-Aschaffenburger Bahn sich vereinigt, ohne Unterbrechung verfolgt.

Von Wernfeld bis Gemünden wurde der vorhandenen Doppelspur der Westbahn ein weiteres Geleise für die Wernthalbahn angefügt.

Die neue Bahn überschreitet zwischen Weigolshausen und Wernfeld siebenmal die Wern und zwar das erstemal bei dem Orte Gänheim, dann vor Arnstein

hierauf in rascher Folge zweimal nach einander nach dem Orte Stetten, ebenso in kurzer Entfernung zweimal bei Eußenheim und endlich nochmals bei Sachsenheim. Es waren hierfür 10 Brücken, wovon 3 Flutbrücken, auszuführen, welche sämtlich eine durchschnittliche Lichtweite von 16 bis 24 m mit zusammen 20 durch eiserne Fachwerksträger überdeckten Öffnungen erhielten. Auch bedeutende Erdarbeiten waren herzustellen und muß in dieser Beziehung neben den vielen über das Wernthal führenden Bahndämmen insbesondere ein 250 m langer und 23 m tiefer, in Kalkfelsen auszuführender Einschnitt bei Eußenheim erwähnt werden. Die ganze Länge der Bahn von Mitte des Bahnhofes Oberndorf-Schweinfurt bis Mitte des Bahnhofes Gemünden beträgt 51,19 km, während die ganz neu ausgeführte Bahnstrecke zwischen den bestehenden Stationen Weigolshausen und Wernfeld nur 36,70 km lang ist. Diese liegt im Keuper, Muschelkalk und Buntsandstein.

Die Vertikal- und Horizontalprojektion der Bahn ist eine günstige, da die Maximalsteigung nur 1 : 200 oder 5‰ und der kleinste Kurvenradius 600 m beträgt.

Der Oberbau ist nach System Hilf mit Stahlkopfschienen auf eisernen Langschwellen hergestellt. Die Bahn wurde am 15. Mai 1879 eröffnet.

Der Bahnhof Oberndorf, in welchem nunmehr die Bahnlinien von Bamberg, von Würzburg, dann von Meiningen bzw. Kissingen und von Gemünden einlaufen, wurde in den Jahren 1874/75 bei Herstellung der Meininger Bahn angelegt. Derselbe diente anfänglich nur als Rangierbahnhof für den Bahnhof Schweinfurt. Nach Eröffnung der Wernthalbahn jedoch hatte derselbe den ganzen Betriebsdienst für sämtliche einmündende Linien aufzunehmen, und erhielt zu diesem Behufe zu den bestehenden Gebäuden, der Lokomotivremise und der Ladehalle, noch insbesondere mit Rücksicht auf die in das Bad Kissingen abzweigende Linie ein Empfangsgebäude sowie von dem überdeckten Hauptperron aus einen Perrontunnel zu den beiden gleichfalls überdeckten Zwischenperrons, so daß die Einsteiggeleise jeder Linie ohne Überschreitung der Schienen vom Publikum erreicht werden können.

Die Baukosten für die Bahn selbst betragen 9 883 591 ℳ. oder auf die Gesamtlänge von 51,19 km repartiert per Kilometer 193 077 ℳ. und jene für den Bahnhof Oberndorf-Schweinfurt 2 017 453 ℳ.

28. Rottthalbahn.

(Neumarkt a. R.-Pocking.)

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Fomm Ludwig.
Architekt: Zenger Karl.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Neumarkt a. R.** (Zugleich für die Linie Landshut-Neumarkt a. R.; siehe auch Sektion Neumarkt a. R. der Ostbahnlinie Plattling-Mühldorf.)
   Kurz Johann Nepomuk, Sektionsingenieur seit September 1880.
2. **Pfarrkirchen.**
   Kurz Johann Nepomuk, Sektionsingenieur vom Oktober 1876 bis September 1880.
   Sektionssitz nach Neumarkt a. R. verlegt.
3. **Pocking.**
   Schmidt Wilh., Sektionsingenieur vom März 1878 bis Januar 1882.
   Extradition an die Sektion Neumarkt a. R.

Diese Sekundärbahn verläßt den Bahnhof Neumarkt in nordöstlicher Richtung, benutzt bis zum Dorfe Rott den Doppelbahnkörper der Mühldorf-Plattlinger Bahn und folgt von da in östlicher Richtung der linken Thalseite des Rottflusses bis unterhalb Pfarrkirchen, indem sie die Ortschaften Massing, Eggenfelden und Hebertsfelden berührt. Unterhalb Pfarrkirchen bei Hofrott überschreitet die Bahn die Rott und bewegt sich nun auf deren rechtseitigem Ufer zunächst den Ortschaften Anzenkirchen und Bayerbach, bis zur Endstation Pocking. Diese 63,15 km lange Bahnstrecke liegt ganz in der Molasse. Ihre Maximalsteigung beträgt 1 : 100, der Minimalradius 500 m. Der Oberbau ist nach dem System Hilf aus Stahlkopfschienen mit eisernen Langschwellen hergestellt. Außer den Anschlußdämmen an den größeren Kunstbauobjekten und dem 1080 m langen Einschnitte von 7,5 m größter Tiefe bei Eggenfelden, kommen keine bedeutenderen Erdarbeiten vor. Bemerkenswerte Kunstbauobjekte sind:

a) Die drei Bahnbrücken für den Bina-Übergang bei Oberdietfurt, wovon die größere schief und mit einer 6 m über der Thalsohle liegenden eisernen Fachwerkskonstruktion von 20 m Stützweite überspannt ist, während die Fahrbahnen der beiden anderen Brücken von je 10,5 m Stützweite aus Blechbalken konstruiert sind und 3,5 m über der Sohle liegen;
b) die 14 m hohe Bahnbrücke bei Eggenfelden über den Mertseebach mit einer Öffnung und einer eisernen Fachwerkskonstruktion von 30 m Stützweite;
c) die Bahnbrücke über den Altenburger Bach, gleichfalls bei Eggenfelden, von 10 m Höhe mit einer Öffnung und Blechbalkenkonstruktion von 16,5 m Stützweite;
d) der Rottübergang bei Hofrott in einer Höhe von 6 m. Die Hauptbrücke hat 6 Öffnungen mit Fachwerksträgern von je 20 m Stützweite und eine Öffnung mit Blechträgern von 9 m Stützweite zur Durchleitung der Staatsstraße. Die hierzu gehörige Flutbrücke hat eine mit Blechträgern überdeckte Öffnung von 16,5 m Stützweite;
e) die Bahnbrücke über den Altbach bei Anzenkirchen, 4,5 m hoch, mit 3 Öffnungen, welche mit Blechträgern von je 12,5 m Stützweite überspannt sind.

Die Eröffnung dieser Linie erfolgte am 1. September 1879, und die Baukosten betragen bis Ende 1881 inkl. Fahrmaterial und Erweiterung des Bahnhofes Neumarkt a. R. 8 499 660 ℳ. oder per Kilometer 134 595 ℳ.

29. Aschaffenburg-Miltenberg mit Miltenberg-Amorbach.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.)

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl, später v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Hohenner Joh. Erhard, später Förderreuther Friedrich.
Architekt: Seidel Friedrich.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Aschaffenburg.**
   Weikard Franz, Sektionsingenieur vom Mai 1873 bis März 1877. Extradition an die Sektion Miltenberg.
2. **Miltenberg.** (Zugleich für die Strecke Miltenberg-Amorbach.)
   Scherer Max, Sektionsingenieur vom Juli 1873 bis Juni 1880. Extradition an die Sektion Schweinfurt der Wernthalbahn.

Die Aschaffenburg-Miltenberger Bahn ganz im Mainthale gelegen, geht vom Bahnhofe Aschaffenburg aus und zwar in großem Bogen und in einem ziemlich tiefen und langen Einschnitte durch die Fasaneriewaldung in das eigentliche Mainthal hinab. Sie windet sich dann diesem entlang, abwechselnd dem Fluß sich nähernd, oder am rechtseitigen Gehänge sich hinziehend bis in die Nähe der Stadt Wörth, wo sie mit einer Brücke den Main in einer Höhe von 12 m überschreitet. Von Wörth aus bleibt die Bahn auf dem linkseitigen Ufer des Flusses, berührt Kleinheubach, woselbst sich das stattliche Schloß und der Park des Fürsten Löwenstein-Wertheim befindet und endet im Bahnhofe der Stadt Miltenberg, welche zwischen dem Main und den mit 2 Schlössern gekrönten Höhen langgestreckt eingebaut ist.

Von größeren Bauarbeiten sind zu verzeichnen:

1. Der oben erwähnte 150 m lange und an der tiefsten Stelle 8 m tiefe Einschnitt bei Aschaffenburg;
2. die Bahnbrücke über den Main bei Wörth mit 4 Öffnungen zu je 42,5 m Spannweite mit eisernen Tragwänden, und
3. die Uferschutzbauten bei Miltenberg.

Die Gesamtlänge der Bahn beträgt 36,50 km, die Maximalsteigung 1 : 200 und die Länge des kleinsten Kurvenradius 550 m. Die Eröffnung erfolgte am 12. November 1876.

An diese Linie schließt sich unmittelbar an, die vorläufig als Sekundärbahn gebaute Strecke Miltenberg-Amorbach. Dieselbe zweigt in südwestlicher Richtung vom Bahnhofe Miltenberg ab, zieht sich sodann südlich am linkseitigen Ufer der Mud fort, überschreitet diese mittels einer 13 m weiten Blechbalkenbrücke, an die sich eine Flutbrücke mit einer Fahrbahn von 4 Walzträgern zu je 7 m Weite anschließt und bleibt von da bis ans Ende bei Amorbach in dem gleichen Thale. Hierbei überschreitet sie mittels einer 6 m weiten Brücke aus Walzträgern den Weilbach sowie den Moosbach unmittelbar vor seiner Einmündung in die Mud, mittels einer Brücke von 3 Öffnungen zu je 7 m Weite.

Die Fortsetzung der Bahn bis zur badischen Landesgrenze und von da bis Seckach ist bis jetzt nicht in Angriff genommen.

Von Miltenberg bis Amorbach ist die Bahn 8,81 km lang, steigt im Maximum mit 1 : 167 und hat als Minimalradius 400 m. Sie wurde am 15. April 1880 eröffnet, liegt gleich wie die Aschaffenburg-Miltenberger Bahn im Buntsandstein und kostet samt dieser 8 662 830 M. oder bei 45,31 km Gesamtlänge per Kilometer 191 190 M.

30. Landshut-Landau a. J. und neuer Bahnhof Landshut.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Fomm Ludwig.
Architekt: Zenger Karl.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Landshut.** (Zugleich für die Linie Neumarkt a. R.-Landshut.)
   Rottmüller Anton, Sektionsingenieur vom September 1876 bis Juni 1879.
   Schöller Wilhelm, Sektionsingenieur seit Juni 1879.
2. **Landau a. d. Isar.** (Siehe Ostbahnlinie Plattling-Mühldorf.)

Der alte Ostbahnhof in Landshut, schon seither für den gesteigerten Verkehr der beiden Linien von München und Regensburg kaum ausreichend, konnte bei der weiteren Einführung der beiden Linien Landshut-Landau und Landshut-Neumarkt a. R. wegen seiner Eigenschaft als Kopfstation und der Unmöglichkeit ergiebiger Erweiterung, und endlich bei dem Umstande, daß mit der Zeit im ganzen 6 Bahnlinien in Landshut einmünden sollen, nicht beibehalten werden.

Derselbe mußte vielmehr als durchgehender Bahnhof, wegen der gefährlichen Hochwasserverhältnisse ziemlich entfernt von der Stadt, jedoch in der Nähe der Vorstadt St. Nikola, angelegt werden, und enthält außer dem Betriebshauptgebäude noch eine Güterhalle, zwei Wagenhallen, eine Lokomotivremise mit Reparaturwerkstätte, zwei Beamtenwohngebäude, drei Weichenwärterkasernen und einen Perrontunnel, sowie das zur Zeit notwendige Spurnetz und den Raum für die Bedürfnisse der noch weiter in Aussicht stehenden Bahnen nach Ingolstadt und nach Rosenheim. Dieser neuen Bahnhofanlage entsprechend wurden die Ausfahrtsstrecken nach München und Regensburg abgeändert. Mit letzterer gemeinschaftlich zieht sich die Bahn von Landshut nach Landau a. d. Isar bis Ergolding, woselbst sie dieselbe verläßt und sich gegen Nordosten wendet. In dieser Richtung folgt sie ununterbrochen dem Laufe der Isar an deren linker Seite, berührt die Ortschaften Altheim, Wörth und die Stadt Dingolfing, erreicht bei Goben die Station Pilsting der Mühldorf-Plattlinger Bahn und zieht von da ab auf dem Doppelbahnkörper der genannten Bahnlinie bis zur Endstation Landau a. d. Isar. Von Dingolfing bis Pilsting kam die Bahn größtenteils in das Inundationsgebiet der Isar zu liegen. Diese Bahnstrecke mit einer Länge von 45,27 km liegt ganz im Diluvium. Ihre Maximalsteigung beträgt 1 : 400, der Minimalradius 600 m.

Der Oberbau ist nach dem System Hilf aus Stahlkopfschienen mit eisernen Langschwellen zur Ausführung gebracht. Bei dem günstigen Bauterrain sind die Erdarbeiten und Kunstbauten verhältnismäßig sehr gering.

Die größte Dammhöhe beträgt 3,0 m und die größte Einschnittstiefe nur 0,85 m. Die bemerkenswertesten Arbeiten konzentrierten sich am Bahnhofe zu Landshut, dessen Schüttung 450 000 cbm Füllmaterial erforderte, und in dessen unmittelbarer Nähe zwei Bahn- und drei Straßenbrücken über die Pfettrach und über die neu angelegten großen Flutrinnen der Pfettrach und der Isar erbaut sind. Die letzteren haben der erwähnten starken Hochwasser wegen zusammen 31 Öffnungen mit einer Gesamtlichtweite von 282,65 m, sowie steinerne Widerlager und Pfeiler, die mit Blechbalken überspannt sind.

Die Linie wurde am 15. Mai 1880 eröffnet und kostet bis zum Schluß des Jahres 1881 einschließlich des neuen Bahnhofes Landshut und des Fahrmaterials 9 310 324 ℳ oder per Kilometer 205 662 ℳ.

31. Dinkelsbühl-Feuchtwangen.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois, später v. Schnorr von Carolsfeld Karl.

Ingenieurtechnischer Referent: Schnorr v. Carolsfeld, Karl, später Ebermayer Gustav.

Architekt: Graff Jakob.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion **Dinkelsbühl.** (Siehe Nördlingen-Dinkelsbühl.)

Diese Bahnlinie bildet das Mittelglied der älteren Bahnlinien Nördlingen-Dinkelsbühl und Dombühl-Feuchtwangen und hat eine Länge von 12,67 km. Ihre Maximalsteigung beträgt 1 : 74, die Länge des kleinsten Kurvenradius 400 m. Sie verläßt die bestehende Station Dinkelsbühl in einer Höhe von 441,77 m über der Nordsee, in nordwestlicher Richtung, durchbricht mit einem bis zu 13 m tiefen Felseneinschnitte den dort vorstehenden Bergrücken und hält sich bis gegen Schopfloch hin im Wörnitzthale am linken Ufer dieses Flusses. Bei Schopfloch verläßt die Bahn dieses Thal, wendet sich nordöstlich und hebt sich mit der Maximalsteigung von 1 : 74 zur Wasserscheide zwischen Wörnitz und Sulzach empor, welche in einer Höhe von 486 m mit einem bis zu 8 m tiefen Einschnitte durchbrochen wird. Von hier senkt sich die Bahn unter Beibehaltung ihrer bisherigen Richtung mit ihrem Maximalgefälle in das Sulzachthal hinab, übersetzt einige Querthäler mit 7 bis 12 m hohen Dämmen und erreicht mit Wendung gegen Norden die in einer Höhe von 447,25 m liegende Station Feuchtwangen.

Die Bahn hat nur eine Zwischenstation und zwar Schopfloch; sie liegt im Keuper.

Nach den Normen für Sekundärbahnen mit Grunderwerbung für nur ein Geleise hergestellt, hat die Bahn einen Oberbau von alten birnförmigen Eisenschienen auf imprägnierten Schwellen aus weichem Holze erhalten. Die Erdarbeiten waren, namentlich in ihrer letzten Strecke, für eine Sekundärbahn nicht unbedeutend. Sie erforderten auf ca. 12,5 km Neubaulänge eine Erdbewegung von 265 000 cbm.

An bemerkenswerteren Kunstbauten kommen vor:

a) Eine Wegbrücke für eine 6 m breite Distriktsstraße über den Einschnitt hinter der Station Dinkelsbühl bei einer Höhe über Bahnplanie von 12,5 m mit Segmentbogengewölbe von 16,3 m Weite;

b) eine gewölbte Bahnbrücke von 12 m Weite im Segmentbogen für die Durchführung eines Weges bei Lehengütingen mit beiderseits in die Brückenöffnung reichenden Erdkegeln;

c) eine Bahnbrücke über ein Seitenthal bei Schopfloch mit 18 m weiter, durch einen eisernen Fachwerkträger überdeckter Mittelöffnung und beiderseitigen teilweise eingefüllten Widerlagergewölben von je 5,4 m Weite und 15,5 m Planiehöhe über der Bachsohle.

Die Bauarbeiten wurden im Mai 1880 in Angriff genommen und erfolgte am 1. Juni 1881 die Eröffnung der Strecke. Die Baukosten belaufen sich bis Ende 1881 auf 929 190 ℳ oder per Kilometer auf 73 338 ℳ.

32. Lohr-Wertheim.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois, später v. Schnorr von Carolsfeld Karl.
Ingenieurtechnischer Referent: Förderreuther Friedrich, später Hettig Karl.
Architekt: Seidel Friedrich.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Lohr.** (Vom Oktober 1882 ab zugleich für die Linie Gemünden-Hammelburg.) Ferchel Gustav, Sektionsingenieur seit Mai 1879.
2. **Marktheidenfeld.** Volkert Ferd., Sektionsingenieur vom Mai 1879 bis Dez. 1881. Extradition an die Sektion Kreuzwertheim.
3. **Kreuzwertheim.** Hennch Georg, Sektionsingenieur vom Mai 1879 bis Oktober 1882 Extradition an die Sektion Lohr.

Bis zu der in Mitte des Mainflusses bei Wertheim liegenden bayerisch-badischen Landesgrenze mißt diese Bahnlinie 35,50 km, während sie sich auf dem badischen Gebiete bis in die Mitte des Bahnhofes Wertheim noch auf weitere 1,62 km erstreckt. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 200, die Länge des kleinsten Kurvenradius 300 m.

Die Trace verläßt den Bahnhof Lohr der Westbahn in südwestlicher Richtung, überschreitet das Lohrbachthal, umgeht sodann die Stadt Lohr und senkt sich bei dem Orte Wombach in das Mainthal. In diesem Thale zieht sie sich in südlicher Richtung auf dem rechtseitigen Ufer, den größeren Windungen des Flusses folgend, bis in die Nähe des jenseitigen badischen Ortes Bettingen fort, verläßt dann dasselbe, um mittels zweier nahe bei einander gelegener Tunnels den sog. Bettingberg und den Kaffelstein zu durchbrechen und hierauf, an das Flußufer zurückgekehrt, in der Nähe der Stadt Wertheim den Main und damit die Landesgrenze zu überschreiten.

Mehrmals wird hierbei die Bahn durch das weit gegen den Main vortretende, steil abfallende Gehänge, namentlich an den längs solcher Stellen gebauten Ortschaften Neustadt, Rothenfels und Hafenlohr, bis an den Fluß gedrängt, so daß auf längeren Strecken Sicherungsarbeiten gegen das Hochwasser geboten waren. Dieselbe liegt im Buntsandstein.

Außer dem ca. 600 m langen, im Mittel 11 m hohen Damme über das Lohrbachthal kommen zwar noch mehrere langgestreckte Dämme von 4 m bis 10 m Höhe, sonst aber keine bedeutenden Erdarbeiten vor.

Bemerkenswerte Kunstbauobjekte sind:

a) Die drei Bahnbrücken im Lohrbachthale mit je einer 18 m weiten, mit Fachwerksträgern überdeckten Mittelöffnung und beiderseitigen teilweise eingefüllten Gewölben von je 6 m Weite. Die Höhe der Brücken über der Thalsohle beträgt im Mittel 12 m;

b) die erwähnten beiden durch Buntsandsteinfelsen getriebenen Tunnels unter dem Bettingberg und Kaffelstein in der Nähe der bayerischen Landesgrenze. Der erstere enthält bei 57 m Maximalterrainhöhe über Planie eine Rohrlänge von 730 m, der letztere bei 37 m Terrainhöhe eine Länge von 230 m. Beide sind vorläufig nur für ein Geleise gebaut;

c) die zur Hälfte auf bayerischem, zur Hälfte auf badischem Gebiete und deshalb nach Staatsvertrag auf gemeinschaftliche Kosten zur Ausführung gekommene Brücke über den Main, welche außer dem Bahngeleise auch eine den bayerischen Marktflecken Kreuzwertheim mit der badischen Stadt Wertheim verbindende Straße aufzunehmen hatte. Diese Brücke enthält 2 Öffnungen von je 66 m, und eine dritte von 38 m Weite, sämtliche durch eiserne Fachwerksträger mit beweglichen Gelenken überdeckt. Die beiden ersten Öffnungen liegen in einer Geraden, die letztere spaltet sich wegen der verschiedenen Richtungen von Bahn und Straße in zwei divergierende Kurven. Die Planie liegt im Mittel 12 m über der Flußsohle. Pfeiler und Widerlager erhielten zum Teil ziemlich tiefe Fundationen.

Die Bahn wurde am 1. Oktober 1881 dem öffentlichen Verkehre übergeben. Dieselbe wurde, obwohl als Hauptbahn genehmigt, vorerst nur für sekundären Betrieb hergestellt und kostet bis Schluß des Jahres 1881 einschließlich des Fahrmaterials 6 382 295 ℳ oder per Kilometer 179 783 ℳ.

33. Wiesau-Redwitz.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois, später v. Schnorr von Carolsfeld Karl.
Ingenieurtechnischer Referent: Fomm Ludwig.
Architekt: Zenger Karl.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Eger.** (Siehe Fichtelgebirgsbahn.)
2. **Redwitz.** (Siehe Fichtelgebirgsbahn.)

Die Bahnlinie von Wiesau nach Redwitz größtenteils im Urgebirge gelegen, zweigt nördlich von Wiesau zunächst Schönfeld von der Bahn Wiesau-Eger ab und erhebt sich am rechtseitigen Gehänge des Seibertsbaches bis zur Wasserscheide

zwischen der Wondreb und der Röslau, welche sie zwischen Groschlattengrün und Lengenfeld in einem 18 m tiefen Einschnitte durchbricht. Von dieser Wasserscheide ab senkt sich die Bahn in das Thal der Kössein, überschreitet dasselbe südlich von Dörflas in einer Höhe von 13 m und mündet von der Südwestseite her in die Station Redwitz ein. Die Linie ist 17,83 km lang, die Maximalsteigung 1 : 150 und der kleinste Kurvenradius 500 m. Ein größeres Kunstbauobjekt ist die Brücke über die Kössein in 13 m Höhe und mit 3 gewölbten Öffnungen von je 12 m Lichtweite. Die Bahn wurde am 16. Mai 1882 eröffnet und war bis Schluß des Jahres 1881 noch nicht abgerechnet.

34. Fichtelgebirgsbahn.

a) **Nürnberg-Hersbruck-Oberkotzau.**
b) **Hersbruck-Pommelsbrunn.**
c) **Schnabelwaid-Bayreuth nebst Bahnhof Bayreuth.**
d) **Redwitz-Schirnding-Eger.**
e) **Kolenbrunn-Wunsiedel.**

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in **München.**

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl, später
v. Röckl Alois, später
v. Schnorr von Carolsfeld Karl.

Ingenieurtechnischer Referent: Hohenner Johann Erhard, später
Förderreuther Friedrich, und
für die Strecke Redwitz-Eger:
Fomm Ludwig.

Architekt: Trient Ambros, später
Seidel Friedrich, und
für die Strecke Redwitz-Eger:
Zenger Karl.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Nürnberg.** (Siehe Sektion Nürnberg I für die Erweiterung des Staatsbahnhofes Nürnberg und Nürnberg II für die Linie Nürnberg-Ansbach-Krailsheim.)
2. **Hersbruck.**
   Volkert Ferdinand, Sektionsingenieur vom Aug. 1871 bis Mai 1879. Extradition an die Sektion Kirchenlaibach.
3. **Neuhaus.**
   Hennch Georg, Sektionsingenieur vom Januar 1870 bis Mai 1879. Extradition an die Sektion Kirchenlaibach.
4. **Pegnitz.**
   Haase Heinr., Sektionsingenieur vom Mai 1870 bis September 1872.

Sektionssitz im September 1872 nach Kirchenthumbach und im Auguſt 1874 wieder nach Pegnitz zurückverlegt, woſelbſt die Sektion noch bis Oktober 1877 beſtand.

Extradition an die Sektion Kirchenlaibach.

5. Kreußen.

Keſter Alphons, Sektionsingenieur vom Juli 1870 bis Auguſt 1872. Sektion nach Kirchenlaibach verlegt.

6. Bayreuth.

Kremſer Leopold, Sektionsingenieur vom Febr. 1870 bis Juli 1872. Sektion nach Wunſiedel verlegt und im Nov. 1874 neu errichtet.

Fraas Heinr., Sektionsingenieur vom Nov. 1874 bis April 1879.

Strehl Ludwig, kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur vom April 1879 bis November 1882.

Extradition an die Sektion Hof II für die Verlegung des Bahnhofes Hof.

7. Kirchenlaibach.

Keſter Alphons, Sektionsingenieur vom Auguſt 1872 bis April 1880. Mit der Sektion Redwitz vereinigt.

8. Kemnath.

Schultheiß Wolfgang, Sektionsingenieur vom November 1874 bis März 1877.

Weikard Franz, Sektionsingenieur vom März 1877 bis Juni 1880. Extradition an die Sektion Redwitz.

9. Redwitz. (Zugleich für die Linie Wieſau-Redwitz).

Pendele Eduard, Sektionsverweſer vom Sept. 1872 bis Mai 1873.

Häßler Emil, Sektionsingenieur vom Mai 1873 bis Mai 1878.

Quinat Karl, Sektionsingenieur vom Mai 1878 bis April 1880.

Keſter Alphons, Sektionsingenieur vom April 1880 bis Novbr. 1882.

Wagner Karl, Sektionsingenieur ſeit November 1882.

10. Wunſiedel.

Kremſer Leopold, Sektionsingenieur vom Juli 1872 bis Auguſt 1878. Extradition an die Sektion Redwitz.

11. Kirchenlamitz in Schwarzenbach a. S.

Demeter Lorenz, Sektionsingenieur vom Dez. 1874 bis Juli 1878. Extradition an die Sektion Redwitz.

12. Arzberg.

Kaiſer Guſtav, Sektionsingenieur vom April 1875 bis Juli 1880. Sektion nach Schirnding verlegt.

13. Schirnding.

Kaiſer Guſtav, Sektionsingenieur ſeit Juli 1880.

14. Eger. (Zugleich für die Linie Wieſau-Redwitz.)

Straub Karl, kgl. Betriebs- und Sektionsingenieur ſeit Juni 1878.

a) Nürnberg-Hersbruck-Oberkotzau.

Diese Strecke der Fichtelgebirgsbahn geht vom Bahnhofe Nürnberg in östlicher Richtung ab und zieht sich, von der früheren Ostbahnlinie Nürnberg-Amberg links abzweigend, an der sog. Tullnau vorüber und kurz darauf, indem sie die Pegnitz überschreitet nach St. Jobst. Von da bleibt dieselbe unter Berührung der Städte Lauf und Hersbruck bis über Hohenstadt am rechtseitigen Gehänge des Pegnitzthales im Keupergebiete. Kurz nach Hohenstadt überschreitet sie abermals die Pegnitz und wechselt dann rasch und oft, die kurzen Windungen des Flusses abschneidend und dabei wiederholt Flußkorrektionen und Überbrückungen veranlassend, die beiden Thalseiten bis in die Nähe der Stadt Pegnitz, woselbst sie sodann den Fluß für immer verläßt, nachdem sie ihn von Nürnberg aus im ganzen 29 mal überschritten hat.

Auf diesem beschriebenen Wege durchbricht die Bahn, zwischen den Orten Hohenstadt und Pegnitz größtenteils schwach steigend, die innerhalb der Flußkrümmungen vorgeschobenen Felsenköpfe, anfangs der Keuper- dann der Juraformation angehörend, teils mittels bedeutender Einschnitte, teils, und zwar speziell zwischen Vorra und Neuhaus, mittels 7 Tunnels. Von Pegnitz steigt die Bahn in nördlicher Richtung an und führt, indem sie bei Buchau den Zipserberg mittels eines tiefen Einschnittes durchbricht, im braunen Jura bis Schnabelwaid, steigt dann im Keuper weiter in nordöstlicher Richtung und zieht sich über Vorbach, in dessen Nähe die Wasserscheide zwischen der Pegnitz und der Haidenaab mittels eines Tunnels durch den Katzenbühl durchbrochen wird, bis Kirchenlaibach, woselbst sie in großem Bogen am südwestlichen Ende in den Bahnhof Kirchenlaibach der Linie Weiden-Neuenmarkt einmündet und denselben am nordöstlichen Ende, links abzweigend, wieder verläßt. Von Kirchenlaibach aus zieht sich die Bahn sodann in nordöstlicher Richtung, die Stadt Kemnath ca. 3 km rechts liegen lassend, an den Ortschaften Immenreuth und Riglasreuth vorüber im Urgebirge bis zum Markte Redwitz. Hierbei überschreitet sie die Tauritz bei Göppmannsbühl und die Haidenaab bei dem Dorfe gleichen Namens mittels zweier Viadukte, durchbricht dann bei Oberwappenöst die Wasserscheide zwischen der Haidenaab und der Fichtelnaab mittels eines Tunnels durch den Armannsberg, sowie bei Langentheilen die Wasserscheide zwischen der Fichtelnaab und der Röslau abermals mittels eines Tunnels durch die sogenannte Hölle und kreuzt zwischen beiden Wasserscheiden bei dem Orte Riglasreuth die Fichtelnaab mittels einer hohen Brücke. Auf dieser ganzen Strecke wechseln überdies mit geringer Unterbrechung bedeutende Einschnitte und Aufdämmungen.

Von Redwitz führt die Bahn in mehr nördlicher Richtung weiter, überschreitet bei Unterthölau auf einer hohen Brücke den Röslaufluß, durchbricht hierauf bei Wintersreuth mit einem tiefen Einschnitte das steile linkseitige Gehänge des Bibersbaches, führt auf einem hohen Damme über das Bibersbachthal nach Holenbrunn, und zieht sodann an den Orten Ober- und Unterröslau, Marktleuthen, Kirchenlamitz und Martinlamitz vorüber nach Oberkotzau, wo sie in die

Bahnlinie Bamberg-Hof (Ludwigs-Süd-Nordbahn) einmündet. Die Länge der ganzen Bahnlinie von Nürnberg bis Oberkotzau beträgt 160,15 km. Der Gesamthöhenunterschied zwischen dem Bahnhofe Nürnberg und dem höher gelegenen Stationsplatze Oberkotzau 175,78 m, wozu verlorene Steigungen von zusammen 109,20 m kommen. Der höchste Punkt der ganzen Bahnlinie ist die Station Röslau, welche 274 m über dem Bahnhofe Nürnberg und 98,5 m über dem Bahnhofe Oberkotzau liegt. Als Maximalsteigung ist der für eine Bahn im Gebirge höchst günstige Gradient von 1:150 oder 6,66‰, und als kleinster Kurvenradius jener von 600 m angewendet. Der Oberbau ist von Redwitz bis Oberkotzau nach dem System Hilf mit Stahlkopfschienen auf eisernen Langschwellen konstruiert.

Wie bereits bemerkt, erforderte die Fichtelgebirgsbahn sehr bedeutende Bauanlagen. Hiervon sind nachstehende hervorzuheben, welche zum größten Teile schon kurz erwähnt wurden:

a) 29 Brücken über die Pegnitz oder deren Hochwassergebiet zwischen Nürnberg und Stadt Pegnitz. Drei dieser Brücken sind gewölbt bis zu 12 m Spannweite, die übrigen 26 mit steinernem Unterbau und eiserner Fahrbahn von 20 bis 36 m Stützweite konstruiert. Die bedeutendste dieser Brücken ist die zwischen Nürnberg und St. Jobst befindliche Flutbrücke, welche bis zur Bahnplanie 9,2 m hoch ist und 3 mit Fachwerksträgern überspannte Öffnungen von je 36 m Stützweite hat;

b) die Brücke über das Bitterbachthal vor der Station Lauf in einem 14 m hohen Damme, gewölbt, mit 5 Öffnungen von je 8 m Spannweite;

c) der Viadukt unmittelbar vor der Station Hersbruck bei dem Orte Altsittenbach in einem 9 m hohen Damme mit 8 gewölbten Öffnungen von je 8,5 m Spannweite;

d) drei bedeutende Einschnitte bei teilweise hartem Gestein und großem Wasserandrange kurz vor der Station Pegnitz bei Hainbronn, bei Pegnitz selbst und kurz nach Pegnitz bei Buchau.

Der erstenwähnte Einschnitt hat bei 200 m Länge 17 m größte Tiefe; der zweite bei 250 m Länge 12 m größte Tiefe; der dritte bei 300 m Länge 27,5 m größte Tiefe;

e) die 7 Tunnels zwischen den Stationen Vorra und Neuhaus und zwar 2 davon vor, die andern 5 nach der Station Rupprechtstegen, sämtlich durch Kalk- und Dolomitgestein gebrochen, und mit Ausnahme des einen durch die Sonnenburg bei Velden, sämtlich ausgemauert. Der Reihenfolge nach durchbrechen diese Tunnels „den Vogelherd" bei 50 m Berghöhe und 256 m Rohrlänge, „die Platte" bei 67 m Berghöhe und 268 m Rohrlänge, „den Rothenfels" bei 68 m Berghöhe und 218 m Rohrlänge, „die Hufstätte" bei 33 m Berghöhe und 80 m Rohrlänge, „die Sonnenburg" bei 40 m Berghöhe und 190 m Rohrlänge, „den Gotthardsberg" bei 52 m Berghöhe und 320 m Rohrlänge, und endlich „den Haidenhübel" bei 30 m Berghöhe und 170 m Rohrlänge;

f) der Tunnel bei Vorbach, welcher den im bunten Keuper liegenden, die Wasserscheide zwischen Pegnitz und Haidenaab bildenden „Katzenbühl" bei 38 m Berghöhe durchbricht, und in seiner ganzen 470 m betragenden Länge ausgewölbt ist. Diesem Tunnel folgt noch ein 600 m langer Einschnitt;

g) die Überschreitung der Tauritz und der Haidenaab zwischen Kirchenlaibach und Immenreuth, welche mittels zweier gewölbter Brücken von je 3 Öffnungen zu je 12 m Spannweite in einem 15 m hohen Damme und bzw. 13,5 m Spannweite in einem 17 m hohen Damme erfolgt;

h) die beiden durch Urthonschiefer resp. Phyllit gehenden großen Tunnels, vermöge welcher die Wasserscheiden vor und nach der Station Neusorg durchbrochen werden, und wovon der erste nächst Oberwappenöst durch den „Armannsberg" bei 41 m Berghöhe eine Rohrlänge von 840 m, der andere bei Langentheilen durch die „Hölle" bei 34 m Berghöhe 761 m Rohrlänge hat. Beide Tunnels sind mit Granitsteinen unter Anwendung von Sohlengewölben ausgemauert und haben zu beiden Seiten sehr bedeutende Voreinschnitte.

Die Ausführung des Tunnels nächst Langentheilen, bei welchem der Durchbruch vorherrschend durch stark zersetzten Phyllit mit Wasserzudrang erfolgte, hatte große Schwierigkeiten verursacht.

Es wurde deshalb im Verlaufe der Arbeit die Ausrüstung während des Vollausbruches nicht mehr mit hölzernen, sondern mit eisernen Tunnelrahmen hergestellt, und zwar mit bestem Erfolge;

i) der zwischen den beiden letzteren Tunnels nächst Wernersreuth liegende große Felseinschnitt, welcher bei 600 m Länge und 23 m größter Tiefe einen aus festgelagertem harten Urthonschiefer bestehenden mächtigen, breiten Terrainrücken durchbricht; auf diesen erfolgt in kurzer Entfernung

k) der Übergang über das Thal der Fichtelnaab bei Riglasreuth, mittels einer Brücke in einem 39 m hohen Damme.

Diese Brücke mit 2 Öffnungen von je 68 m Stützweite, deren Widerlager und Pfeiler aus bestem Granit bestehen, hat eine eiserne Fahrbahn mit 8 m hohen Fachwerksträgern;

l) die Fachwerksbrücke von gleicher Konstruktion und gleichen Dimensionen, jedoch in einem Damme von nur 33 m Höhe, mit welcher das Röslauthal bei dem Orte Unterthölau überschritten wird;

m) die bei Wintersreuth in kurzer Entfernung von der Station Holenbrunn liegenden beiden Einschnitte, von welchen der erste bei 15 m größter Tiefe 600 m lang ist, während der zweite bei der gleichen Länge von 600 m eine Tiefe von 21 m hat. Dieser letztere aus festem Lehm und teilweise zersetztem Thonschiefer bestehend, wurde nach dem sogenannten englischen Systeme, mit an der Sohle vorgetriebenen Arbeitsstollen und mehreren trichterförmigen Schächten ausgeführt, und dabei die bedeutende Masse von 467 000 cbm gefördert;

n) der anschließende Dammübergang über das Bibersbachthal. Derselbe wurde aus dem Materiale der vorgenannten Einschnitte mittels einer auf großen Gerüsten ruhenden Lokomotiv-Hilfsbahn, sowie einer Seilbahn hergestellt, hat bei 800 m Länge an seinem höchsten Punkte 32 m Höhe und eine Basis von 100 m Breite. Unter ihm ist auch der Bibersbach mittels eines auf 87 m Länge in paraboliſcher Form überwölbten, 4 m weiten und gleich hohen Durchlasses hindurchgeführt;

o) der 1,4 km lange und bis zu 17 m Tiefe gehende, in Granitgrus und teilweise hartem Granitfelsen ausgeführte Einschnitt bei Rosenhof und Rauschensteig, an dessen Ende die Station Röslau liegt, sodann

p) die Überbrückung des Egerthales bei Marktleuthen durch einen gewölbten, in einem 24 m hohen Damme liegenden Viadukt von 4 Öffnungen zu je 16 m Spannweite, endlich

q) namhafte Erweiterungsarbeiten im Bahnhofe Nürnberg, und der vollständige Umbau des Bahnhofes Kirchenlaibach.

Die Eröffnung der Strecke von Nürnberg bis Schnabelwaid fand am 15. Juli 1877, der Strecke von Holenbrunn bis Oberkotzau am 15. August 1877 und der Strecke von Schnabelwaid über Kirchenlaibach nach Holenbrunn am 15. Mai 1878 statt.

b) Hersbruck-Pommelsbrunn.

Die Zweigbahn von Hersbruck r. P. nach Pommelsbrunn, welche zur Verbindung der beiderseitigen Pegnitzbahnen dient und nordöstlich von der Station Hersbruck r. P. ausmündet, zieht sich zuerst auf 3,3 km Länge parallel mit der nach Neuhaus führenden Bahn auf dem Doppelbahnkörper fort, geht hierauf in großem Bogen ins Pegnitzthal, überschreitet dieses mit einem Damme, in welchem zwei auch als Flutbrücken wirkende Durchfahrten und eine über den Fluß führende Brücke eingebaut sind, und mündet schließlich am südwestlichen Ende in der Station Pommelsbrunn ein. Die Bahn liegt im Keuper und ist nur 5,44 km lang. Der Höhenunterschied zwischen den beiden Endpunkten mißt 12 m. Die Maximalsteigung ist 1:175 oder 5,71‰, der kleinste Radius beträgt 600 m. Die einzige bedeutendere Bauanlage ist die oben erwähnte, 3 Öffnungen von je 20 m Stützweite enthaltende, mit steinernen Widerlagern und Pfeilern hergestellte eiserne Fachwerksbrücke über die Pegnitz bei Hohenstadt.

Diese Bahnstrecke wurde am 15. Oktober 1877 eröffnet.

c) Schnabelwaid-Bayreuth nebst Bahnhof Bayreuth.

Die Zweigbahn von Schnabelwaid nach Bayreuth zieht von dem erstgenannten Stationsplatze in nördlicher Richtung mit Gefälle gegen Kreußen hin, führt an diesem Orte, welcher links liegen bleibt, vorüber, senkt sich am Gehänge des rechtseitigen Mainufers bis an die Einersmühle und überschreitet hier auf

einem hohen Damme und einer in demselben liegenden Brücke das Thal des roten Mains.

Von hier aus zieht sie sich so ziemlich in der Richtung der von Kreußen nach Bayreuth führenden Staatsstraße an den Ortschaften Neuenreuth und Thiergarten vorüber, kreuzt sodann bei Oberkonnersreuth die genannte Staatsstraße und trifft in kurzer Entfernung hiervon mit der Weiden-Bayreuther Bahn zusammen, mit welcher sie sodann in paralleler Richtung bis in den Bahnhof Bayreuth sich fortsetzt. Die Länge der im Keuper liegenden Bahn beträgt von Mitte der Station Schnabelwaid bis Mitte Bahnhof Bayreuth 18,20 km.

Der Gesamthöhenunterschied der Endpunkte beträgt 127,66 m mit nur einer geringen verlorenen Steigung von 0,59 m am Eingange in den Bahnhof Bayreuth. Es sind Steigungen bis zu 1:90 oder 11,11‰ und Kurvenradien bis zu 470 m in Anwendung gebracht, wodurch derselbe Zugs-Maximalwiderstand entsteht, wie auf der als Fortsetzung dienenden Strecke Bayreuth-Neuenmarkt. Der Oberbau ist nach System Hilf mit Stahlkopfschienen auf eisernen Langschwellen hergestellt.

Ein größeres Bauobjekt dieser Strecke ist die Brücke über den roten Main bei der Einersmühle. Dieselbe in einer Kurve von 600 m Radius liegend hat 3 Öffnungen von je 16 m Weite bei einer Höhe von 18 m über dem Wasserspiegel. Widerlager und Pfeiler sind gemauert und die 3 Öffnungen mit eisernen Fachwerksträgern überbrückt.

Im Bahnhofe Bayreuth wurden durch die Einführung der neuen Bahn sowohl, als durch die inzwischen eingetretene Vereinigung der bayer. Ostbahnen mit den Staatsbahnen bedeutende Bauveränderungen und Erweiterungen erforderlich. Dieselben bestanden im wesentlichen darin, daß durch Rückverlegung der Bürgerreuther-Straße und der hierbei namhaft vergrößerten Güterhalle, sowie Verlegung, bzw. Neuherstellung einer Lokomotivremise am südlichen Bahnhofende ein geräumiger Güterhof mit entsprechenden Spur- und sonstigen Anlagen geschaffen wurde, daß ferner die bisherige, mitten durch den Bahnhof führende, den Betrieb vielfach störende Überfahrt für die aus der innern Stadt in die Vorstadt St. Georgen führende Straße beseitigt und als Ersatz hierfür eine 15 m weite Durchfahrt hergestellt und endlich unter Belassung des bisherigen Betriebshauptgebäudes als Postgebäude, ein neues Betriebsgebäude mit davorliegendem gewölbten Perrontunnel und eisernen Perronüberdachungen zur Ausführung gebracht worden ist.

Diese Bahnlinie wurde am 15. Juli 1877 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

d) Redwitz-Schirnding-Eger.

Die auf bayerischem Gebiete und größtenteils im Urgebirge liegende 14,10 km lange Bahnstrecke von Redwitz nach Schirnding zweigt in nordöstlicher Richtung von der Station Markt-Redwitz ab, bewegt sich gegen die Röslau und überschreitet dieselbe vor Seussen in einer Höhe von 23 m. Von da ab bleibt die

selbe am linkseitigen Gehänge der Röslau bis Elisenfels, kreuzt daselbst diesen Fluß nochmals in einer Höhe von 23 m und gelangt hierdurch an das rechtseitige Röslaugehänge, an welchem sie sich nunmehr ununterbrochen östlich von Arzberg und Forellenmühle bis Schirnding hinzieht.

Die Maximalsteigung beträgt 1:150, der Minimalradius 600 m. Die Erdarbeiten waren sehr umfangreich, und wechseln Dämme und Einschnitte bis zu 20 m Höhe in unmittelbarer Aufeinanderfolge. Von Kunstbauten sind bemerkenswert:

1. Die Bahnbrücke über die Röslau bei Seussen mit 2 Öffnungen von je 40 m Weite, steinernem Unterbau, eiserner, mittels Fachwerksträgern konstruierter Fahrbahn und 22,5 m Höhe;
2. der parabolisch gewölbte Durchlaß für den Leimatenbach nächst Seussen, welcher bei 4,5 m lichter Weite und 3,4 m lichter Höhe eine Länge von 70,4 m besitzt, und eine Dammüberfüllung von 21,8 m zu tragen hat;
3. die Bahnbrücke über die Röslau bei Elisenfels mit 2 Öffnungen von 40 m und 36 m Lichtweite, welche bei einer Höhe von 24 m ebenfalls wie jene bei Seussen mit steinernem Unterbau und eisernen Fachwerksträgern konstruiert ist.

Diese Strecke wird seit 20. November 1879 betrieben.

Die fast ausschließlich auf k. k. österreichischem Gebiete und größtenteils im Urgebirge liegende 13,11 km lange Bahnstrecke von Schirnding bis Eger verläßt die Station Schirnding in nordöstlicher Richtung, bleibt bis Rathsam am rechtseitigen Gehänge der Röslau, überschreitet die Landesgrenze, wendet sich östlich, um das rechtseitige Gehänge des Egerflusses zu erreichen, und bewegt sich in dieser Richtung bis Siechenhaus. Von hier ab nimmt die Linie eine südöstliche Richtung, überschreitet bei Nonnenhof in einer Höhe von 25 m das Thal des Pilmersreutherbaches und durchbricht schließlich in einer Tiefe von 17 m das Hochplateau im Süden der Stadt Eger, um mittels einer nach Norden führenden Kurve in den Bahnhof Eger einzumünden. Die Maximalsteigung beträgt 1:150, der kleinste Kurvenradius 600 m.

Die Strecke wird von Bayern gebaut, ist seit Ende des Jahres 1880 im Bau begriffen und soll im Jahre 1883 eröffnet werden.

e) Holenbrunn-Wunsiedel.

Die als Sekundärbahn zur Ausführung gebrachte Strecke von Holenbrunn nach Wunsiedel zweigt von ersterem Stationsplatze in südlicher Richtung ab und senkt sich sofort nach Überschreitung der am südlichen Stationsende vorüberziehenden Staatsstraße mit starkem Gefälle ins Bibersbachthal hinab, wo sie in meist gerader Richtung, nur unterbrochen von 2 kurzen Kurven, nach der Stadt Wunsiedel führt.

Der Bahnhof Wunsiedel wurde dicht an der Nordseite der Stadt am Fuße des Röhrberges situiert und endet unmittelbar vor der von Wunsiedel nach Weißenstadt führenden Staatsstraße. Die Länge der Bahn beträgt 3,65 km.

und der Gesamthöhenunterschied zwischen der Station Holenbrunn und dem Bahnhof Wunsiedel 15,53 m, zu welchem noch eine verlorene Steigung von 5,60 m kommt.

Die Maximalsteigung ist 1 : 50 oder 20‰ und der kleinste Kurvenradius 350 m. Der Oberbau wurde nach dem System Hilf aus Stahlkopfschienen auf eisernen Langschwellen zur Ausführung gebracht. Bedeutende Bauanlagen kommen mit Ausnahme des unmittelbar nach der Station Holenbrunn beginnenden 900 m langen und 14 m hohen Dammes nicht vor. Die Bahn wurde am 15. August 1877 dem öffentlichen Verkehre übergeben zugleich mit der Strecke Holenbrunn-Oberkotzau.

Die Baukosten betragen bis zum Schlusse des Jahres 1881:

I. für die Linie Nürnberg-Hersbruck-Oberkotzau mit Holenbrunn-Wunsiedel und für die noch im Bau begriffene Strecke Rednitz-Eger 68 619 423 M.,
II. für Hersbruck-Pommelsbrunn 692 571 M.,
III. für Schnabelwaid-Bayreuth 5 104 233 M.,

somit zusammen 74 416 227 M.

35. Landshut-Neumarkt a. R.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois, später v. Schnorr von Carolsfeld Karl.
Ingenieurtechnischer Referent: Fomm Ludwig.
Architekt: Zenger Karl.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Landshut.** (Siehe Linie Landshut-Landau a. Isar.)
2. **Vilsbiburg.**
   Scherer Max, Sektionsingenieur seit Juni 1880.
3. **Neumarkt a. d. Rott.** (Siehe Linie Neumarkt a. R.-Pocking.)

Diese zur Zeit noch im Bau begriffene Linie, welche 4 Wasserscheiden überschreitet, wird zwar als Sekundärbahn betrieben werden, jedoch so gebaut, daß sie den militärischen Anforderungen selbst beim Transporte großer Truppenkörper entspricht. Sie hat eine Längenerstreckung von 40,18 km, ihre Maximalsteigung beträgt 1 : 80, und die Länge des kleinsten Kurvenradius 300 m. Die Trace verläßt den Bahnhof Landshut 391,76 m über der Nordsee und beginnt, südöstlich sich wendend, sofort zu steigen, wobei sie die Pfettrach, den Hammerbach und die Isar überschreitet, und an das Gehänge bei Achdorf gelangt. Sie erreicht hierauf mit der Maximalsteigung von 1 : 80 die erste Wasserscheide zwischen der Isar und der kleinen Vils bei Göttsdorf, welche in einer Tiefe von 16,3 m

durchbrochen wird. Von hier ab fällt die Linie gegen Geisenhausen, kreuzt dort die kleine Vils und erhebt sich wieder mit 1 : 80 zur zweiten Wasserscheide bei Rettenbach, welche sie in einer Tiefe von 11 m durchschneidet. Abermals fallend, gelangt die Trace nach Vilsbiburg, übersetzt in einer Höhe von 15 m die große Vils und ersteigt dann mit 1 : 80 die dritte Wasserscheide, welche bei Eibeswimm durch einen 13,5 m tiefen Einschnitt überschritten wird. Dem Terrain folgend gelangt die Linie mit einem Gefälle von 1 : 100 nach Aich, kreuzt die Bina und steigt mit 1 : 100 gegen Michelbach, um dort in einer Tiefe von 10 m die letzte Wasserscheide zwischen Bina und Rott zu durchbrechen. Von hier ab fällt die Trace mit 1 : 80 bis Egglkofen, folgt dann dem linkseitigen Gehänge des Tegernbaches und mündet endlich mit einer Kurve von 300 m Radius in den Bahnhof Neumarkt a. R. ein, welcher 447 m über dem Meere liegt. Zwischenstationen werden angelegt bei Achdorf, Göttsdorf, Geisenhausen, Höhenberg, Vilsbiburg, Aich und Egglkofen.

Von den Erdarbeiten sind außer den Wasserscheide-Einschnitten bei Göttsdorf und Eibeswimm noch die Dämme bemerkenswerth, welche die Inundationsgebiete der Isar, der Ach, der großen und kleinen Vils, und der Bina kreuzen.

Größere Kunstbauten sind:

a) Die Bahnbrücke über die Pfettrach und den Weiherbach mit 16 von Blechträgern überdeckten Öffnungen von je 9,7 m Lichtweite;

b) die im Inundationsgebiete der Isar liegenden 6 Flutbrücken mit zusammen 44 Öffnungen von 360 m Länge, die gleichfalls durch Blechträger überdeckt sind;

c) die Bahnbrücke über den Hammerbach von 11,5 m Höhe mit einer Öffnung und einer eisernen Fachwerkskonstruktion von 24 m Stützweite;

d) die Bahnbrücke über die Isar, 15 m über Niederwasser, mit 3 größeren und 5 kleineren Öffnungen, die durch eiserne Fachwerkskonstruktionen mit beweglichen Gelenken von je 52 und 32 m Stützweite überspannt werden;

e) die Bahnbrücke bei Kumpfmühle, 17 m hoch, mit 3 Öffnungen und Blechbalken von zusammen 66 m Länge;

f) die Bahn- und Flutbrücke über die kleine Vils, erstere 11 m hoch mit einer Öffnung, letztere 14,5 m hoch mit 3 Öffnungen. Sämtliche Öffnungen werden durch je 20 m lange Blechbalken überspannt;

g) die Bahn- und Flutbrücke über die große Vils, erstere 14,7 m hoch mit 3 von je 20 m langen Blechbalken überdeckten Öffnungen und einer gewölbten Durchfahrt von 7 m Lichtweite, letztere 13,5 m hoch, mit 2 Öffnungen und eisernen Fachwerksträgern von je 28 m Stützweite;

h) die Bahnbrücke über die Bina, 9 m hoch mit einer Öffnung, die durch Blechbalken von 20 m Länge überdeckt ist.

Die Vollendung der Bahn ist bis zum Herbste 1883 in Aussicht genommen, und der Betrag der Baukosten auf 10 Mill. Mark veranschlagt.

36. Stockheim-Ludwigstadt-Landesgrenze.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Schnorr von Carolsfeld Karl.
Ingenieurtechnischer Referent: Ebermayer Gustav.
Architekt: Graff Jakob.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Stockheim.**
   Weikmann Nik., Sektionsingenieur vom Juni 1880 bis Oktober 1881.
   Rabl Georg, Sektionsverweser vom Oktober 1881 bis Januar 1882.
   Hager Rudolf, Sektionsingenieur seit Januar 1882.
2. **Ludwigstadt.**
   Weikard Franz, Sektionsingenieur seit Juni 1880.

Diese zur Zeit im Bau befindliche Linie hat als Zwischenglied zu dienen zwischen der bestehenden Bahn von Hochstadt nach Stockheim, und der von Eichicht ausgehenden Saalthalbahn.

Sie führt sohin aus dem Rhein- in das Elbegebiet und hat hierbei den die Wasserscheide zwischen beiden Flüssen bildenden Frankenwald, in specie den sog. Rennsteig zu überschreiten. Die Länge der ganzen Bahnlinie beträgt 29,47 km. In der Strecke Stockheim-Rothenkirchen ist die Maximalsteigung 1 : 100 und der Minimalkurvenradius 500 m; in der Strecke Rothenkirchen-Grenze bzw. 1 : 40 und 300 m.

Die Station Stockheim, von welcher die Linie ausgeht, liegt 342,7 m über der Nordsee (N.N.) im Thale der südlichen Haßlach, in welchem die Bahnlinie, die nördliche Richtung verfolgend, an der rechten Seite des Flusses fortzieht. Vor dem Orte Pressig tritt sie ganz nahe an das ziemlich steile rechtseitige Thalgehänge, überschreitet die Tettau und erreicht die jenseits der Tettau in 376,6 m Meereshöhe anzulegende Lokomotivstation Rothenkirchen, welche von dem Marktflecken gleichen Namens ca. 2 km entfernt liegt. Von da steigt die Bahn, den Fluß und die Staatsstraße mehrmals überschreitend, im gleichen Thale weiter bis zur Bastelsmühle, wo sie dasselbe verläßt, um ihren Weg im Dammbachthale fortzusetzen, aus welchem sie erst unmittelbar vor der Wasserscheide zwischen Rhein und Elbe tritt, und mit 594,1 m Planiehöhe über der Nordsee ihren absolut höchsten Punkt erreicht. Sie durchbricht daselbst sich gegen Nordwesten wendend den genannten Rennsteig mit einem in maximo 13 m, im Durchschnitt 7 m tiefen und ca. 1400 m langen Einschnitte, um jenseits desselben das Thal der nördlichen Haßlach zu erreichen. In diesem senkt sich die Bahn unter kontinuierlicher Anwendung des Maximalgefälles nach Ludwigsstadt hinab,

durchweg an das linkseitige mitunter sehr steile Thalgehänge sich anlehnend, und stößt an der Westseite des Marktes senkrecht auf das Trogenbachthal, schwingt sich hoch über den in dieses Thal eingebauten Häusern mittels eines Viaduktes an das linkseitige Gehänge der Loquitz, woselbst die ca. 24 m über der Thalsohle liegende Station Ludwigsstadt situiert werden soll. Von hier an verbleibt die Bahn im Loquitzthale, und senkt sich an dessen linkseitigem Gehänge mit ihrem Maximalgefälle zum Kupferhammer hinab, daselbst das von Westen einmündende Taugwitzthal in 14 m Planiehöhe über der Thalsohle übersetzend. Die Bahn bewegt sich weiter in dem engen Loquitzthale, mehrfache Korrektionen des Baches und der im gleichen Thale ziehenden Staatsstraße veranlassend bis Lauenstein. Nun wendet sich das Thal mit scharfer Krümmung nach Osten und es ist dortselbst, damit der Minimalradius von 300 m eingehalten werden kann, das Loquitzthal zweimal von der Bahn zu übersetzen, beidemale in geringer Höhe von nur ca. 5—6 m über der Thalsohle. In dem engen, stark gekrümmten Thale fortwährend mit der Loquitz und der Staatsstraße in Konflikt, wendet sich die Bahn bei Fischbachmühle wieder nach Norden, streift dicht an dem Weiler Falkenstein vorbei, und erreicht ca. 150 m unterhalb desselben die Landesgrenze in ca. 361 m Höhe über N. N.

Der schon über der Grenze, auf Sachsen-Meiningenschem Gebiete zu situierende Wechsel-Bahnhof Probstzella bildet das nördliche Ende der Steilrampe von 25 ‰. Zwischen Probstzella und Eichicht ist die Anwendung stärkerer Gradienten als 10‰ nicht mehr erforderlich. Auf die Länge der Steilrampen, von der Station Rothenkirchen bis zum Bahnhofe Probstzella wird der Doppelbahnkörper sofort zur Ausführung gebracht, jedoch das zweite Geleise vorerst noch nicht verlegt. Die Erdarbeiten der Bahn sind nicht unbedeutend, da dieselbe zumeist im älteren Thonschiefer sich bewegt, und daher in den Einschnitten sehr viel gebundenes Material vorkommt, und da durch die vielfach hohe Lage des Bahnkörpers an steilen Gehängen die Auftragsböschungen bis in die Thalsohle hinabreichen.

An größeren Kunstbauten werden zu erbauen sein:

1. Eine eiserne Fahrwerksbrücke über die Tettau mit 20 m Lichtweite;
2. drei Blechbalkenbrücken über die südliche Haslach, davon die eine zugleich als Straßenbrücke dienend, mit 9,2, 11,6 und 12,5 m Weite;
3. die Wegbrücke für den auf der Wasserscheide über die Bahn führenden Rennsteig mit 3 von Walzträgern überdeckten Öffnungen zu je 8,8 m Weite;
4. der erwähnte 200 m lange, 25 m hohe Viadukt über das Trogenbachthal mit 3 durch eisernes Fachwerk überdeckten Öffnungen von je 32 m Weite und 5 gewölbten Öffnungen von je 14,5 m Weite;
5. die 56 m lange, 14 m hohe Brücke über die Taugwitz mit 3 überwölbten Öffnungen von je 14,5 m Weite;
6. zwei Bahnbrücken über die Loquitz, je 16 m weit, mit Blechträgern überdeckt bei 5—6 m Höhe.

Die Bahn wird infolge Pachtvertrages von der bayer. Staatsverwaltung noch über die Grenze hinaus bis Probstzella betrieben werden.

Die Betriebseröffnung soll nach Staatsvertrag im Jahre 1885 erfolgen, und ist der Baukostenbetrag auf 12 Mill. Mark veranschlagt.

37. Gemünden-Hammelburg.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Schnorr von Carolsfeld, Karl.
Ingenieurtechnischer Referent: Ebermayer Gustav.
Architekt: Seidel Friedrich.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Gemünden** in **Lohr.** (Z. Z. mit der Sektion Lohr der Linie Lohr-Wertheim vereinigt.)
2. **Hammelburg.**
   Hennch Georg, Sektionsingenieur seit Oktober 1882.

Diese zur Zeit erst im Detailprojekte begriffene Linie soll als normalspurige Lokalbahn auf eigenem Bahnkörper erbaut werden. Sie ist in ihrem ganzen Verlaufe auf das Saalthal angewiesen, dessen enge Windungen sie verfolgt, und in welchem sie stellenweise unter die bekannten höchsten Wasserstände, die jedoch nur äußerst selten eintreten, zu liegen kommen wird.

Die Länge beträgt ca. 27 km, die Maximalsteigung ist in der Richtung gegen Hammelburg mit 1 : 40, in der Richtung gegen Gemünden mit 1 : 60, und der kleinste Radius mit 150 m projektiert.

Größere Objekte werden die Sinnbrücke bei Gemünden, die Schondrabrücke bei Gräfendorf und die Thulbabrücke bei Hammelburg sein.

Die Eröffnung ist für Frühjahr 1884 in Aussicht genommen.

38. Erweiterung des Bahnhofes Augsburg.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl, später
v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Röckl Alois, später
Schnorr von Carolsfeld Karl.
Architekt: Bürklein Friedrich, später
Graff Jakob.

Ausführung durch das kgl. Baubureau Augsburg.

Seemüller Mathias, Vorstand des Baubureaus vom Juni 1869 bis Juni 1871.

Umgewandelt in die Sektion Augsburg, zugleich für die Linie Ingolstadt-Augsburg im Juni 1871.

Infolge der raschen Entwickelung und Ausdehnung des Eisenbahnwesens hatten sich im Laufe der Zeit für den Staatsbahnbetrieb sehr fühlbare, zum Teile nicht unbedenkliche Schwierigkeiten ergeben, welche hauptsächlich in der Beschränktheit der Räumlichkeiten und Geleise in den Bahnhofanlagen ihren Grund hatten. Dies war unter anderm besonders in dem Bahnhofe Augsburg der Fall, dessen erste Anlage zu einer Zeit erfolgte, in welcher man von der raschen Entwickelung und Steigerung des Verkehrs keine Ahnung hatte und auch wohl nicht haben konnte.

Eine Erweiterung desselben erschien im Jahre 1867 als ein dringendes Bedürfnis, nachdem sich Mißstände vorzugsweise durch die große Beschränktheit der Billet-, Gepäck-, Kassen- und Postlokalitäten, sowie die Unzulänglichkeit der zugleich als Restauration benutzten Wartsäle, ferner durch die Unzulänglichkeit der Werkstätten und den Mangel an Wechselwärterhäusern ergeben hatten.

Eine Abhilfe wurde nun in der Weise geschaffen, daß mittels Beiziehung des vor den Gepäck- und Billeträumen befindlichen Korridors und der in gleicher Richtung liegenden Wartsaal-Nebenlokale entsprechende Billet- und Gepäckräume geschaffen wurden. Die Erweiterung der Wartlokalitäten und der Bureaus für die Post wurde mittels Anbauten an beiden Enden des Hauptgebäudes bewirkt. Zur Vermittlung bequemer Kommunikation für alle Räume kam längs der Stadtseite ein bedeckter Korridor mit von eisernen Säulen getragenem Dache zur Ausführung. Die Erweiterung der Kesselschmiede wurde durch Aufführung eines entsprechenden Neubaues bewerkstelligt und dadurch die Möglichkeit geschaffen die Reparaturen der Kessel selbst vornehmen zu können. Mit Vollendung dieser Objekte war den Hauptmängeln wohl abgeholfen, als jedoch die Paarthalbahn zur Ausführung kam, konnte die Befriedigung der weiteren Bedürfnisse nicht mehr länger verschoben werden und es wurde daher zu bedeutenden Erweiterungen der äußeren Bahnhofsanlagen geschritten. Diese Erweiterungsbauten, welche in der Hauptsache in den Jahren 1873—1875 zur Ausführung kamen erstreckten sich insbesonders auf Verlängerung und Vermehrung der Geleise, Herstellung von Lagerplätzen, Erbauung eines Anheizhauses für 48 Lokomotivstände mit Wassernahms-Vorrichtung, einer Transitladehalle mit Expeditionsgebäude, endlich auf Perrondächer und den Perrontunnel. Weiter wurden 5 Wechselwärterkasernen mit zusammen 48 Wohnungen und ein größeres Gebäude mit 9 Beamtenwohnungen zur Ausführung gebracht, und für feuergefährliche Gegenstände eine eigene Ladehalle hergestellt. Endlich mußte die an der Aus- und Einfahrt für die Züge nach Donauwörth und Ulm noch innerhalb der Wechsel liegende sehr frequente Straße von Augsburg nach Pfersee verlegt und

unter der Bahn durchgeführt werden, während der Fußweg mittels eines eisernen Steges über die Bahn geführt wurde.

Die Baukosten der Bahnhoferweiterung betragen bis Schluß des Jahres 1881 ausschließlich des auf die Paarthalbahn treffenden Teiles 2 798 377 *M.*

39. Verlegung des Bahnhofes Donauwörth und der Bahnstrecke Nordheim-Wörnitzstein der Süd-Nordbahn.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Schnorr von Carolsfeld Karl.
Architekt: Graff Jakob.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion:

Donauwörth. (Siehe Sektion Donauwörth der Donauthalbahn.)

Der alte Bahnhof Donauwörth war ursprünglich nur für die Süd-Nordbahn am linken Donauufer unmittelbar an der Stadt und am Fuße des Schellenberges erbaut, für welche Anlage vorwiegend militärische Rücksichten maßgebend waren. Bei Ausführung der Donauthalbahn stellte sich heraus, daß dieser Bahnhof mit einer Einfahrtskurve von 189,7 m und sehr geringer Breite den Verkehrsverhältnissen nicht mehr genügen könne, jedoch eine Erweiterung nicht gestatte, da er von allen Seiten durch Berge und Privatgebäude eingeschlossen war.

Diese Verhältnisse ließen die Herstellung eines neuen Zentralbahnhofes, ebenfalls am linken Donauufer, aber südwestlich von der Stadt als zweckentsprechend erscheinen. Besagte Anlage bot die Möglichkeit einer Ausdehnung, welche auch für die eventuelle Aufnahme einer weiteren Bahnlinie von Treuchtlingen her vollkommen ausreicht. Die Erdarbeiten waren bedeutende, da der ganze Bahnhof eine Länge von 1140 m erhielt und auf eine 4,5 m hohe Aufdämmung zu liegen kam. Außer dem Betriebshauptgebäude mit Nebengebäuden enthält derselbe eine Güter- und Transithalle, eine Lokomotivremise, 2 Torfremisen, eine Wagenremise, ein Wasserhaus nebst Wohnungen für Maschinen- und Werkstättepersonal, sowie zwei Wechselwärterkasernen. Die 3 Einsteigperrons sind auf je 90 m Länge mit offenen eisernen Hallendächern überdeckt und mittels eines unterirdischen Verbindungsganges mit Treppenaufgängen unter sich und mit dem Hauptgebäude in Verbindung gesetzt. Der Bahnhof hat ferners umfassende Geleisanlagen mit den nötigen Drehscheiben, Schiebebühnen und Wassernahmsvorrichtungen, dann bedeutende Weganlagen zu den Betriebsgebäuden.

Der Zentralbahnhof Donauwörth ist seit 15. November 1877 in Benutzung.

Die Anlage dieses neuen Bahnhofes bedingte auch die Verlegung der Süd-Nordbahn zwischen Nordheim und Wörnitzstein. Die Korrektionsstrecke zweigt

von der alten Augsburg-Donauwörther Linie noch vor dem Übergange über die Donau bei Nordheim in nahezu westlicher Richtung ab, überschreitet hier die Zusam und auf einer neuen Brücke die Donau, um in den neuen Bahnhof einzumünden. Von dessen nordwestlichem Ende neben der Offingen-Ulmer Linie wieder ausgehend, durchbricht dann die neue Nördlinger Linie den Bergrücken bei Neudegg, verfolgt die Krümmungen des Wörnitzthales und schließt, die Übergänge der Wörnitz durch eine längere Korrektion derselben vermeidend, bei Wörnitzstein wieder an den alten Zug der Süd-Nordbahn an.

Die ganze Länge dieser mit einer Maximalsteigung von 1 : 200 hergestellten Bahnverlegung beträgt einschließlich des neuen Bahnhofes 7 km, und die Krümmungen haben 600 m Radius. Bedeutendere Bauarbeiten bildeten:

a) Die Brücke über die Zusam mit 2 durch eiserne Fachwerkskonstruktionen überspannte Öffnungen von je 20 m Stützweite und einer mit Blechträgern überspannten Öffnung von 4 m Stützweite, steinernen Widerlagern und Pfeilern und 5 m Höhe;

b) die Bahnbrücke über die Donau bei Donauwörth mit 2 Öffnungen, Widerlagern und Pfeilern von Stein und einer 6,5 m über dem Niederwasser der Donau liegenden mittels zweier eiserner Fachwerkskonstruktionen von je 60 m Stützweite gebildeten Fahrbahn;

c) die hierzu gehörige Flutbrücke von 6 m Höhe und drei durch Blechträger überspannten Öffnungen von je 12 m Stützweite;

d) der Bahneinschnitt bei Neudegg von 800 m Länge und 11 m Tiefe;

e) die 1200 m lange Wörnitzkorrektion bei Mackenhof.

Der Verkehr wird seit 15. November 1877 über diese Strecke geleitet.

Die verlassene Bahn wurde soweit als möglich veräußert, sowie deren mobiles Material zu anderen Bauzwecken verwendet.

Die Baukosten der ganzen Bahnhofverlegung einschließlich der Korrektur der Süd-Nordbahn sind in den Kosten der Donauthalbahn, als von derselben veranlaßt, enthalten.

40. Erweiterung des Staatsbahnhofes Nürnberg.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl, später
v. Röckl Alois, „
v. Schnorr von Carolsfeld Karl.

Ingenieurtechnischer Referent: Hohenner Johann Erhard, später
Förderreuther Friedrich, „
Fomm Ludwig.

Architekt: Bürklein Friedrich, später
Trient Ambros, „
Seibel Friedrich, „
Zenger Karl.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion

Nürnberg. (Zugleich für die Vizinalbahnen Siegelsdorf-Langenzenn und Georgensgmünd-Spalt, sowie bis April 1877 für die Fichtelgebirgsbahn. Während des Bestehens der Sektion Nürnberg II für die Nürnberg-Krailsheimer Bahn vom März 1872 bis Mai 1879 Nürnberg I benannt.)

Hofmann Wilh., Sektionsingenieur vom Mai 1866 bis Febr. 1869.
Schmidt Christian, Sektionsingenieur vom Febr. 1869 bis April 1877.
Höchstetter Christian, kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur vom April 1877 bis April 1880.
Wiß Karl, kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur seit April 1880.

Der Bahnhof Nürnberg, eine der ältesten bayerischen Bahnhofanlagen wurde primitiv als Kopfstation mit einem äußerst beschränkten Spurnetze, einem dem damaligen Verkehre entsprechenden Betriebshauptgebäude mit Nebenanlagen nur für die Ludwigs-Süd-Nordbahn hergestellt und am 1. Oktober 1844 dem Verkehre übergeben.

Schon nach Umfluß weniger Betriebsjahre und insbesondere nach Vollendung der Westbahn im Jahre 1854 hat sich die Unzulänglichkeit der ganzen Bahnhofanlage, welche früher von manchen Seiten als übertrieben groß erachtet worden war, fühlbar gemacht und haben deshalb fast ununterbrochene Mehrungen an Geleisen und Erweiterungen, sowie Veränderungen an Gebäuden stattgefunden; namentlich wurden solche infolge des Anschlusses der Ostbahn im Jahre 1859 notwendig. Ungeachtet all dieser Bauvornahmen befand sich der Betrieb dortselbst gegenüber dem sich täglich steigernden Verkehre fortwährend in der schwierigsten Lage, welches Verhältnis sich durch den Zutritt der Nürnberg-Würzburger Bahn im Jahre 1865 am bedenklichsten gestaltete. Der Betrieb litt hauptsächlich durch die Störungen, welche das öffentliche Verkehrsleben an den vorhandenen Überfahrten verursachte und da derselbe an der Stelle des Heberdurchlasses für den Fischbach auf wenig Spuren beschränkt war, mußte er sich in ebenso gefährlicher als knapper Weise hin und her bewegen. Zu dem Mangel an Geleisen gesellte sich ein solcher an angemessen situierten Ladehallen, da die alte Ladehalle Nürnbergs sich auf der von der Stadt entfernten Seite des Bahnhofes befand und deshalb alle Güter mitten durch den Bahnhof über eine Überfahrt gefahren werden mußten, ferner der Mangel an Lokomotivräumen, der im Jahre 1865 so groß wurde, daß 18 Lokomotiven den Winter die Nächte im Freien zubringen mußten und endlich das Fehlen an Werkstättelokalen, verschiedenen Stationseinrichtungen ꝛc. Um die zahlreichen und belangvollen Gebrechen im Nürnberger Staatsbahnhofe zu beseitigen, kamen namentlich drei Projekte in Betracht. Das

eine, welches die Umwandlung des bestehenden Kohlenhofes zum Güterbahnhof bezweckte, wurde Kohlenhofprojekt genannt; nach dem zweiten, dem Kanalhafenprojekte, sollte in der Nähe des Kanalhafens ein neuer Güterbahnhof erbaut werden; das dritte von der Gemeindevertretung und dem Fabrik- und Handelsrat der Stadt Nürnberg angeregt, nahm die Verlegung des Güterbahnhofes in die Nähe des Dürenhofes in Aussicht und wurde daher Dürenhofprojekt genannt. Die angestellten Vergleiche zwischen den 3 Bahnhofanlagen unter einander in Bezug auf deren Betrieb, deren Nähe zur Stadt und in Bezug auf deren Bau- und Betriebskosten, ließen das Kohlenhofprojekt als das überwiegend vorteilhaftere erscheinen. Es wurde auch alsbald zur Ausführung desselben geschritten und in den Jahren 1865 bis 1872 hergestellt: ein Wasserhaus an der Pegnitz mit Dampfpumpwerk und Wasserleitung in die bestehenden Lokomotivschuppen, die für den Personen- und Rangierdienst erforderlichen 23 530 m Bahngeleise mit 1,5 m bis 3,0 m hohen Aufdämmungen, die Durchfahrt für den Tafelhofer Weg, die Tieferlegung des Fischbaches behufs Beseitigung des Heberdurchlasses, eine 294 m lange Stützmauer für die Kohlenlagerplätze, eine desgleichen 230 m lang längs des Galgenhofer Weges, ferners nach Abbruch und Entfernung mehrerer Wechselwärterhäuser, Dienstwohnungen, der alten Wagenhalle und anderer Dienstgebäulichkeiten, die 412 m lange Ladehalle, eine Zoll- und Eilguthalle mit den dazu gehörigen Spuren, Arbeiteraborte, 2 Wechselwärterkasernen, dann 3 Laderampen und der größte Teil der umfänglichen Weganlagen. Wie für die südlich der Donau gelegenen Bahnlinien eine Zentralwerkstätte in München erbaut werden mußte, so zeigte sich die Anlage einer gleichen Anstalt für die nördlich der Donau gelegenen Linien in Nürnberg als so dringlich, daß bereits in den Jahren 1870 und 1871 Gebäude für die Reparatur der Wagen mit Rücksichtnahme auf die weiteren Anlagen für eine Zentralwerkstätte in dem hierzu besonders günstig gelegenen ca. 68 Tagwerk umfassenden Areale am nordwestlichen Ende des Bahnhofes und des Kanalhafens erbaut wurden. Auf demselben wurde nun auch vom Jahre 1872 ab eine zur Reparatur von Lokomotiven und Wagen ausgerüstete Zentralwerkstätte erbaut. Die Ausführung der erforderlichen Gebäulichkeiten für Lackiererei, Wagen- und Lokomotivmontierung, für Holzbearbeitungsmaschinen, Räderdreherei und Schlosserei, für Tender-, Bux- und Kesselreparatur, für das Werkholz-, Kohlen-, Petroleum- und Zentralmagazin und für Feuerlöschrequisiten, sowie die nötigen Dienst- und Beamtenwohnungen mit Nebengebäuden und eine Mauer um das ganze arealische Eigentum, wurden bis zum Ende des Jahres 1876 vollendet. Hierzu kam noch im Jahre 1878 die Herstellung einer Tenderwerkstätte mit Schiebebühnen. Inzwischen wurde schon im Jahre 1875 die erst später erfolgte Erbauung von Arbeiterwohnungen für die Zentralwerkstätten beschlossen.

Von den in den Jahren 1872 bis Ende des Jahres 1876 behufs Fertigstellung des Kohlenhofprojektes ausgeführten Bauten sind noch als erwähnenswert anzuführen: 2 Lokomotivrotunden mit Betriebsreparaturwerkstätte am nordwestlichen Ende des Bahnhofes und Wagenremisen mit den dazu gehörigen

Spuranlagen und Drehscheiben, mehrere weitere Rangiergeleise, die Vergrößerung der Zollhalle, 4 Wechselwärterkasernen, die Ausdehnung der Wasserleitung durch den ganzen Bahnhof und die Zentralwerkstätte, die Einrichtung der Gasbeleuchtung in den Neubauten, die Vollendung des Rohmaterialienhofes und die Chaussierung des Bahnhofes.

Im September 1874 wurde auch à conto einer Aktienunternehmung, welche sowohl vom Staate als der Stadt Nürnberg unterstützt wurde, die Ausführung des Steinbühler Tunnels für Fußgänger und leichtes Fuhrwerk in Angriff genommen und trotz der nicht gewöhnlichen Schwierigkeiten am 26. September 1876 der Gesellschaft übergeben. Für diesen Tunnel wurden die Kosten jenes Teiles, welcher unter die neueren Geleise für die Münchener, Krailsheimer, Würzburger und Bamberger Bahn, sowie unter die zum Kanalhafen führende Spur zu liegen kam, von Seite des Staates bestritten, da die Geleise erst nach der für die Herstellung des Tunnels am 12. August 1874 vereinbarten Stipulation ausgeführt wurden. Besagter Tunnel stellte die durch Erbauung der Ladehalle kassierte Verbindung von Steinbühl mit Gostenhof und dem Spittlerthore wiederum her; derselbe durfte aber vom Publikum nur gegen Erlegung eines Wegzolles passiert werden. Die geringe Rente von 1¼ bis 1½ %, welche das Aktienunternehmen abwarf, veranlaßte die Aktionäre schon nach Umfluß des ersten Betriebsjahres sich an die kgl. Regierung mit der Bitte zu wenden: „daß das Unternehmen in das Eigentum des Staates unter Einlösung der Aktien mit 80% des Nominalwertes übernommen werden möchte". Die gepflogenen Verhandlungen gelangten im Jahre 1882 zum Abschlusse und durch das Gesetz vom 26. März des gleichen Jahres wurde das Steinbühler Tunnelaktienunternehmen auf das Staatseisenbahnärar übernommen.

Mit der Erwerbung der Ostbahnen im Jahre 1875 entstand die Aufgabe der Schaffung einer zweckentsprechenden Gesamtanlage für die vereinigten Bahnen. Es wurden zu diesem Zwecke sofort die Staatsbahnladehalle und Eilguthalle vergrößert, der gesamte Güterdienst der früheren Ostbahnen in dieselbe verlegt und die früheren Ostbahngüterhallen als Transithallen aptiert. Hieran reihte sich nach successivem Abbruche mehrerer alter Betriebsgebäude, wie des Anheizhauses, der Betriebswerkstätte, der Ladehalle ꝛc. die Ausführung einer großen Anzahl von Geleisen zwischen dem Galgenhof und der Allersbergerstraße, sowie Geleisemehrungen und Änderungen zur Vornahme der Revision und Reparatur der Wagen in der ehemaligen Ostbahnwerkstätte, die Herstellung einer neuen Lokomotivremise mit Pavillon, Betriebswerkstätte, Wasserhaus und Arbeiteraborten im inneren Bahnhofe Nürnbergs, dann von Beamtenwohngebäuden mit Ökonomiegebäude an der Allersbergerstraße. Nach Abbruch eines Teiles der früheren Ostbahnwagenhalle wurde auch die Überbrückung der letztgenannten Straße durchgeführt. Weitere Bauvornahmen waren die Fertigstellung einer Wechselwärterkaserne für 18 Mann, eines Betriebsbureaus im äußeren westlichen Bahnhofe, die Ausführung des Marienvorstadttunnels, des Perrontunnels mit Kanalisation in den Einsteighallen und den hierdurch bedingten Geleiseänderungen

vor dem Betriebshauptgebäude, die Herstellung von eisernen Perrondachungen, Holzlegen sowie Kohlenrampen für den Maschinendienst, einer weiteren 9 Wohnungen enthaltenden Wechselwärterkaserne, Kanalisierungen im äußeren westlichen Bahnhofe, der Abbruch und das Verlegen des Betriebsbureaus und Aptierung desselben zum Aufenhaltslokale für Wagenschieber, die Aptierung einer Werkstätte für Winterung von Wägen, sowie der alten Schmiede zur Wagenhalle. Durch Schaffung der nötigen Sackgeleise zur Hinterstellung der Personenzüge, der Lagerplätze für Regiekohlen, durch Herstellung der Spuren und Drehscheibe zur Wagenremise, durch Erbauung einer Ölgasfabrik und der Perronabtritte, waren die Erweiterungen im Bahnhofe Nürnberg dem Abschlusse nahe; es erübrigte nur noch die Verlängerung der Anbauten am Betriebshauptgebäude. Die diesbezüglichen Arbeiten wurden im Juni 1880 in Angriff genommen und kurz vor Beginn der Landesausstellung im Mai 1882 vollendet.

Die Baukosten für die Erweiterung des Staatsbahnhofes und Ergänzung des später hinzugekommenen Ostbahnhofes ausschließlich der Beträge, welche auf die neu einmündenden Linien zu rechnen waren, belaufen sich bis zum Schlusse des Jahres 1881 auf 5 194 286 ℳ. und für die Herstellung der hierunter nicht begriffenen Zentralwerkstätte auf 3 809 445 ℳ.

41. Verlegung des Bahnhofes Hof.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Hohenner Johann Erhard, später Förderreuther Friedrich.
Architekt: Seidel Friedrich.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektionen:

1. **Hof** für die Ingenieurarbeiten. (Seit Errichtung der Sektion Hof II für die Hochbauten im April 1876 Hof I benannt.)
   Wiß Karl, kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur vom Februar 1876 bis April 1880.
   Höchstetter Christian, kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur vom April 1880 bis August 1882.
   Extradition an die Sektion Hof II.
2. **Hof II** für die Hochbauten.
   Schmid Otto, Sektionsingenieur seit April 1876.

Im Zusammenhange mit der im Jahre 1874 beschlossenen Führung der Fichtelgebirgsbahn nach Oberkotzau stand die Bahnhofanlage in Hof. Der alte Bahnhof daselbst gehörte bekanntlich zu den ältesten Anlagen der Ludwigs-Süd-

Nordbahn und konnte als Kopfstation mit einer Geraden von nur 130 m Länge wohl als diejenige Station des ganzen bayerischen Staatsbahnnetzes bezeichnet werden, welche den Anforderungen eines übersichtlichen, sicheren Betriebsdienstes bei dem außerordentlich gesteigerten Verkehre am wenigsten entsprach, so daß selbst bei Verwendung eines zahlreichen Personales und bei Beachtung der möglichsten Sorgfalt in Fällen größeren Güterandranges nachteilige und länger dauernde Verkehrshemmungen nicht zu vermeiden waren. Es erschien daher schon sehr bald eine Abhilfe dringend geboten. Diese konnte mit Rücksicht auf den Bau der neuen Fichtelgebirgsbahn, dann in Aussicht auf die eventuelle Einmündung weiterer Bahnen in Hof, nicht mehr verschoben werden und nach den örtlichen Verhältnissen in ausreichendem Maße nur in einer Verlegung auf das hierzu allein geeignete Terrain zwischen der Bayreuther Straße und der Alsenbergmühle bestehen. Hier war es möglich, eine 1850 m lange und 280 m breite Planie für den neuen Bahnhof zu schaffen, welche für die nötigen Anlagen aller einzuführenden Bahnen vollständigen Raum bot.

Die Erdarbeiten, sowohl für die Verlegung der 1,66 km langen südöstlichen bayerischen, wie der 1,35 km langen nordwestlichen sächsischen Einfahrtsstrecke waren ziemlich bedeutend und mußte das dem jüngeren Thonschiefer angehörende Material der Einschnitte größtenteils gesprengt werden. An Kunstbauten erforderte die bayerische Einfahrtsstrecke außer einer Erhöhung der Saalbrücke bei Moschendorf nur einige kleine Durchlässe, die sächsische Einfahrtsstrecke dagegen den Neubau einer Brücke für die durch den älteren Bahnhof und über die Bahn führende Nailaer Straße, dann die Herstellung mehrerer Durchlässe. Die Erdarbeiten zur Gewinnung des Bahnhofplanums waren bedeutend, auch mußten im Mittel querdurch ein 290 m langer schliefbarer Durchlaß, am Südostende eine 7,0 m weite und 14,0 m hohe Durchfahrt nebst Durchlaß für den Alsenberggrund und am Nordwestende eine 10,5 m weite Durchfahrt für die Bayreuther Straße und den Verkehr zur Güterhalle hergestellt werden.

Bei Ausführung der Hochbauten war sowohl auf Räumlichkeiten für die bayerische als auch auf die sächsische Bahnverwaltung Bedacht zu nehmen.

Die größeren derselben sind:

Das gemeinschaftliche Betriebshauptgebäude, dann die getrennten bayerischen und sächsischen Lokomotivremisen, gleichwie die Lokalgüterhallen, die Umladehallen, Werkstätten und Kohlenschuppen, das sächsische Beamtenwohngebäude mit Nebengebäuden, die bayerische Zoll- und Wagenhalle, das bayerische Wasserhaus und Magazinsgebäude und das bayerische Ökonomiegebäude zur Lokomotivremise. Außerdem umfaßt der Bahnhof Hof eine große gemeinschaftliche aus Eisen konstruierte Einsteighalle, bedeutende Spuranlagen für beide Verwaltungen mit den nötigen Drehscheiben und Schiebebühnen größere Weganlagen zu den verschiedenen Gebäulichkeiten, einen eisernen Steg über den Bahnhof, mehrere Laderampen und sonstige Nebenanlagen. Die Hauptarbeiten wurden in den Jahren 1876 bis 1878 hergestellt und betragen bis Schluß 1881 die Baukosten 7 925 220 M.

42. Neue Bahnhofanlage Würzburg.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten in München.

Ingenieurtechnischer Referent: Beuschel Johann Georg.
Architekt: Bürklein Friedrich.

Später durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl, später v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Beuschel Johann Georg, später Kühles Philipp.
Architekt: Bürklein Friedrich.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion **Würzburg.** (Siehe Ansbach-Würzburger Bahn.)

Die Frage der Anlage eines Bahnhofes in Würzburg bildete seiner Zeit, nämlich Anfangs der fünfziger Jahre, bei Projektierung und Ausführung der Westbahn einen Gegenstand der eingehendsten Erwägung und fand schließlich dahin ihre Lösung, daß das Projekt, den Bahnhof außerhalb der Stadt vor dem Rennweger Thore zu situieren, wieder aufgegeben und hierfür der Platz innerhalb der Befestigung zwischen dem Rennwege und dem Hauptwalle nächst der Karthause gewählt wurde. Für diese Wahl wären außer militärischen Gründen, welche die Hereinziehung der Eisenbahn in die Befestigung bei dem damaligen Bestande der Festungseigenschaft für die ganze Stadt Würzburg als ein Gebot der Notwendigkeit erscheinen ließen, auch noch die Vorteile, welche für Handel und Verkehr aus der unmittelbaren Nähe der Stadt sich ergaben, entscheidend. Die Anlage des Bahnhofes auf dem bezeichneten Platze hatte auch längere Zeit allen Anforderungen entsprochen. Anfangs der sechziger Jahre hatten sich aber die Verhältnisse sehr wesentlich geändert und es konnte derselbe infolge des wachsenden Verkehrs, namentlich des Güterverkehrs und bei dem Umstande, daß es bei dem fortwährend an Ausdehnung gewinnenden Eisenbahnnetze nicht möglich war, die Fahrpläne nach Beschaffenheit der einzelnen Bahnhöfe zu bemessen, nicht mehr genügend erscheinen. Als Nachteile dieses Bahnhofes traten insbesondere hervor:

1. seine Formierung als Sackbahnhof, was seine Benutzung für einen größeren Verkehr sehr erschwerte;
2. die geringe nutzbare Länge der Geleise für die Personen- und Güterzüge, infolgedessen letztere niemals ganz in den Bahnhof einfahren konnten, sondern stets abgerissen und in einzelnen Partien zur Behandlung gebracht werden mußten;

3. daß die Einführung der beiden Richtungen von Bamberg und Aschaffenburg mit nur 2 in sich wechselnden Geleisen bei der einseitigen Lage der Güterhalle oft eine Überkreuzung von Personen- und Güterzügen verlangte, eine gefährliche Manipulation, welche bei irgend einer Verspätung nur durch oft langes Stillhalten der betreffenden Züge außerhalb des Bahnhofes auf vorerwähnten Geleisen, wovon das eine die Steigung 1 : 97 hatte, vermieden werden konnte;
4. daß die Vereinigung des herabgehenden Rottendorfer Geleises mit dem hinaufgehenden vor dem Wallthore stattfand, wegen desselben nicht in den Bahnhof verlegt und deshalb ein Verschieben der Züge nur mit der größten Vorsicht vorgenommen werden konnte. Außerdem mangelte es an Platz für Maschinen, deren Bedarf sich immer mehr erhöhte, dann an Ablade- und Aufschlichtplätzen; auch zeigten sich die Abfertigungslokalitäten, namentlich jene für die Post, zu beschränkt.

Diese Mißstände würden an sich schon auf eine Erweiterung des Bahnhofes hingewiesen haben. Nun stand aber mit der Vollendung der bereits im Bau begriffenen Staatseisenbahnen von Ansbach nach Würzburg und von Nürnberg nach Würzburg, dann der Heidelberg-Würzburger Bahn, die Einmündung von 3 weiteren Bahnen bevor. Hierdurch stieg die Zahl der im Bahnhofe Würzburg aufzunehmenden Bahnrichtungen auf 5. Diese Vermehrung der Linien ließ eine bedeutende Steigerung des Verkehrs erwarten und es war eine umfassende Erweiterung des Bahnhofes nicht zu umgehen. Von Seite der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten wurde daher die Bahnhofsfrage einer näheren Erwägung unterzogen und sodann auf Grund des Ergebnisses ein Projekt entworfen, nach welchem der alte Bahnhof zu verlassen und ein neuer außerhalb der Stadt herzustellen war.

Als günstigster Platz hierfür wurde jener vor dem Wall-, Neuen und Teufelsthore erkannt. Nach allseitiger gründlicher Prüfung des für diesen Platz aufgestellten neuen Bahnhofprojektes hatte sich dasselbe als allen Anforderungen entsprechend erwiesen. Namentlich stellte sich dasselbe auch im Interesse der Stadt Würzburg und ihrer Einwohnerschaft als sehr zweckmäßig und wünschenswert dar, weil durch seine Verwirklichung dem dringenden Bedürfnisse der Stadterweiterung und damit der dort bestehenden Wohnungsnot wirksam abgeholfen werden konnte und weil dasselbe ferner die Verschönerung der Glacisanlagen in hohem Maße begünstigte. Weit wichtiger aber waren die Vorteile, welche die neue Bahnhofsanlage vom Standpunkt der Eisenbahnverwaltung aus beurteilt darbot.

Die nächstliegenden Vorteile in dieser Richtung waren:

1. Die Beseitigung der bisherigen Kopfstation und Schaffung einer Durchgangsstation, was für den Betrieb und insbesondere für dessen Sicher-

heit bei einem Zusammentreffen von 5 Bahnrichtungen von höchstem Belange war;

2. die Konzentrierung des umfassenden Stationsbetriebes; hierdurch wurde die Ausübung des Dienstes sehr gefördert und die Leitung und Überwachung desselben sehr erleichtert, damit aber die Betriebssicherheit erhöht;
3. ergab die Umwandlung der Kopfstation in eine Durchgangsstation eine Kürzung der verschiedenen Bahnlinien von 1,5 km;
4. entsprach die neue Bahnhofanlage auch der Rücksicht auf eine allenfallsige künftige Betriebsausdehnung.

Bei solch gewichtigen, nicht allein die Interessen des Bahnbetriebes, sondern insbesondere auch die Sicherheit für Person und Eigentum nahe und tief berührenden Motiven, konnte es für die Staatsregierung um so weniger zweifelhaft sein, sich für das Projekt der Bahnhofverlegung zu entscheiden, als auch der Kostenpunkt zu Gunsten desselben in die Wagschale fiel.

Es gelangten im neuen Bahnhofe Würzburg bis zum Jahre 1868 folgende Bauten zur Ausführung:

1. Die Auffüllung für das Bahnhofplanum mit 1600 m Länge und einer größten Breite von 200 m;
2. ein Betriebshauptgebäude, gemeinschaftlich für die bayerische und badische Verwaltung; dasselbe, welches größtenteils in ein Quellengebiet zu liegen kam, mußte ungewöhnlich tief (7,5 bis 9,5 m) fundiert werden;
3. eine bayerische und eine badische Ladehalle, eine Zollhalle, eine badische Lokomotiv- und Wagenremise, 3 Dienstwohngebäude für badische Beamte, ebensoviele für die bayerischen Beamten, eine bayerische Werkstätteanlage mit den nötigen Magazinen und einem Kesselhaus, 2 bayerische Lokomotivrotunden mit Wasserhaus, ein weiteres Wasserhaus am Main, ein bayerisches Kohlenmagazin, eine bayerische Wagen- und Postwagenremise sowie Postkarrenschupfe, mehrere größere und kleinere Abtrittanlagen, sowie Wechselwärterkasernen;
4. bedeutende Spuranlagen mit Drehscheiben, Schiebebühnen und Wasserabnahmsvorrichtungen, sowie Weganlagen zu den verschiedenen Betriebsgebäuden.

Außer dem Angeführten wurden noch eine Gasleitung und eine Wasserleitung und größere Perron- und Kanalanlagen hergestellt. Schließlich erfolgte noch die Ausführung eines Perrondaches, die Pflasterung der Perrons, die Herstellung von Geleisen zur Hinterstellung von Wagen und dann von Lagerplätzen für die Kohlen und das Rohmaterial und endlich die Erbauung einer Wegbrücke über den Bahnhof für die Krombühler Straße.

Die Kosten für die ganze Bahnhofverlegung belaufen sich, insoferne sie nicht auf die einmündenden Bahnen zu rechnen waren, bis zum Schlusse 1881 auf 4 143 641 M.

43. Erweiterung des Bahnhofes Neuulm.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl, später v. Röckl Alois.

Ingenieurtechnischer Referent: Röckl Alois, später Schnorr von Carolsfeld Karl.

Architekt: Graff Jakob.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion **Neuulm.**

Saller Karl, kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur vom Juli 1869 bis Januar 1876.

Pfändler Leopold, kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur vom Februar 1876 bis Mai 1877.

Extradition an die Sektion Memmingen der Linie München-Buchloe-Memmingen.

Die Lokalitäten und Einrichtungen des Bahnhofes Neu-Ulm waren ursprünglich nur provisorisch und für eine gewöhnliche Durchgangsstation angelegt. Die Bedeutung dieser Station stieg jedoch successive und erreichte infolge der Herstellung der daselbst einmündenden Illerbahn einen großen Umfang, indem der Verkehr dieser letzteren Bahnstrecke sowie der Augsburger Linie von und nach der Stadt Ulm sich gänzlich in Neu-Ulm konzentrierte.

Beide Linien hatten dazu bisher nur ein einziges Geleise zur Ausfahrt aus der Festung gehabt. Außerdem mußte das früher im Bahnhofe Ulm stationiert gewesene bayer. Bahnamt wegen dortigen Raummangels nach Neu-Ulm verlegt werden.

Durch diese Verhältnisse wurde ein vollständiger Umbau des Bahnhofes Neu-Ulm nötig. Es wurden ein neues definitives Betriebsgebäude mit Nebengebäude, zwei Lokomotivrotunden mit Wasserhaus und Betriebswerkstätte, eine Ladehalle, drei Wechselwärterkasernen u. s. w. erbaut, der Einfahrtstunnel durch den Festungswall samt der Grabenbrücke für drei Geleise verbreitert und das ganze Spurnetz wesentlich ausgedehnt. Außerdem wurde an beiden Enden des Bahnhofes je eine Straße unterirdisch durchgeführt.

Der Umbau wurde im Herbst 1876 vollendet.

44. Erweiterung und Umbau des Zentralbahnhofes München und Verbindung Thalkirchen-Laim (München Südbahnhof-Pasing).

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl, später v. Röckl Alois, „ v. Schnorr von Carolsfeld Karl.

Ingenieurtechnischer Referent: Hohenner Johann Erhard, später
Kühles Philipp, später
Schnorr von Carolsfeld Karl.
Architekt: Bürklein Friedrich, später
Trient Ambros, „
Graff Jakob.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion **München.** (Siehe Linie München-Simbach.)

Als im Jahre 1840 die Bahn von München nach Augsburg eröffnet wurde, bestand der Bahnhof München lediglich aus einem bretternen Gebäude mit wenig Schienengeleisen und sonstigen Nebenanlagen am äußersten Burgfrieden der Stadt über jener Stelle hinausgelegen, wo jetzt die Herbststraßenbrücke den Bahnhof überschreitet. Nachdem der Staat im Jahre 1844 die Bahn übernommen hatte, ging er sofort an die Lösung der Aufgabe der Errichtung eines definitiven Bahnhofes in näherer Lage zur Stadt. Es vergingen jedoch Jahre, bis die Wahl des Platzes für das neue Aufnahmsgebäude definitiv getroffen, das nötige Areal, zu welchem die ehemalige Schießstätte gehörte, erworben und der Bau durchgeführt werden konnte. Erst im Jahre 1848 wurde der neue Bahnhof der Benutzung übergeben. Das Hauptgebäude bestund damals aus einer gegenwärtig noch teilweise stehenden, jedoch anderen Zwecken dienenden Einsteighalle mit tonnenartigem Dache, aus dem Giebelvorderbau mit den sich unmittelbar anschließenden Seitenpavillons und den an den Langseiten der Halle angebrachten Lokalitäten, von welchen die rechtseitigen als Wartezimmer, die linkseitigen als Bureaus und Räume für Güterabfertigung bestimmt waren. Der Bahnhof selbst erstreckte sich etwa bis an die Bierkeller zunächst der Herbststraße und enthielt bei einer mäßigen Zahl von Geleisen außer dem Hauptgebäude lediglich eine kleine Lokomotivremise mit Werkstätte und eine Wagenremise. Als im Jahre 1854 die Starnberger Bahn zur Eröffnung kam, wurde diesen Anlagen ein größeres Maschinenhaus hinzugefügt. Mit der Eröffnung der Holzkirchen-Rosenheimer Bahn im Jahre 1857 erhielt der Bahnhof außerhalb der mehrgenannten Straßenbrücke einen Zuwachs an Gebäuden durch eine Werkstätte und eine größere Wagenremise. Das Planum samt dem Spursysteme wurde erweitert und hierbei die möglichste Ausdehnung des Areales durch Terrainerwerbung vorgenommen. In diese Zeit fiel der Beginn des Baues der Ostbahn nach Landshut und mit diesem die Erbauung eines eigenen, sich unmittelbar an jenen der Staatsbahn anschließenden Bahnhofes zu München. Derselbe erhielt die zur Zeit nur mehr teilweise ersichtliche Anlage von Geleisen und Gebäulichkeiten, welche den nördlichen Teil des Gesamtbahnhofes einnehmen. Für die Abfertigung der Personenzüge wurde eine eigene Halle mit Wartsaallokalitäten von der Ostbahngesellschaft errichtet, während der inzwischen auch für die Interessen der Staatsbahn notwendig gewordene Ausbau des Bahnhof-Hauptgebäudes durch letztere bethätigt wurde.

In dieser Periode erhielt die Facade gegen den Bahnhofplatz ihre jetzige Gestalt, indem an die beiden äußersten Frontenden größere Gebäude für die Bureaus und Wohnungen für Bahnbeamte, und zwischen diese und den ursprünglichen Bau durch Säulengänge abgeschlossene Trakte für Expeditionslokalitäten hergestellt wurden. Im Jahre 1860 wurde dieses Hauptgebäude vollendet und in Benutzung genommen. Mit Ausnahme von weniger bedeutenden Ergänzungen an Geleisen und Nebenanlagen blieb nun der Bahnhof München in unveränderter Gestalt bis zum Jahre 1866, woselbst die im Bau begriffene Bahn nach Ingolstadt, sowie die in definitive Aussicht genommenen Bahnen nach Buchloe, Rosenheim und Simbach zu umfassenden Veränderungen drängten. Für das Erweiterungsprojekt mußte bei dem Umstande, daß nicht weniger als sieben Bahnrouten, ungerechnet die damals noch nicht dem Staate gehörige Ostbahn, in einen Sackbahnhof einzuführen waren, dessen Verbreiterungsfähigkeit durch vorhandene Baulichkeiten und Stadtstraßen beschränkt war, auf die Konstruktion eines leicht übersichtlichen Bahnhofes verzichtet und auf eine Längenausdehnung unter möglichster Berücksichtigung der Fahrsicherheit und der Arbeitsteilung Bedacht genommen werden. In ersterer Beziehung war die selbständige Einführung der Doppelbahnen aller Hauptrouten bis zu den Personenhallen um so mehr geboten, als hierdurch erreicht wurde, daß die Personenzüge innerhalb des fast 3 km langen Bahnhofes mit wenig gemäßigter Geschwindigkeit verkehren konnten. Eine Teilung des Dienstes aber geschah dadurch, daß dem Bahnhofe in den verschiedenen Strecken seiner Längenausdehnung verschiedene Funktionen zugewiesen wurden. So dient dessen innerer Teil, von der Personenhalle bis an die Herbststraße, hauptsächlich dem Personen-, dann dem Eil- und Stückgüterverkehr, die Strecke von hier bis zum Arbeitersteg bei Neuhausen dem Verkehr für Wagenladungsgüter und dem Rangierdienste, der äußerste Rayon aber dem Maschinen- und Werkstättedienst. Es ist selbstverständlich, daß für die Situierung der einzelnen Gebäudekomplexe, Verteilung der Lagerplätze ꝛc. die Form des zur Disposition stehenden Areales von wesentlichem Einflusse war, weshalb man vor allem mit der Grunderwerbung vorgehen mußte. Für den inneren Teil des Bahnhofes war die Ausdehnung der Erwerbungsfläche wie oben angedeutet, durch die Bayerstraße einerseits, andererseits durch die Salzstraße beschränkt, und es mußte sogar innerhalb ersterer auf die Aquirierung der nicht unbedeutenden Fläche in der Nähe der Herbststraße verzichtet werden, auf welcher ausgedehnte Bierkeller errichtet sind. Für den mittleren und äußeren Teil des Bahnhofes hatte die Grunderwerbung wenig Schwierigkeiten, da man die längs der Straße bereits bestehenden Gebäude außer Angriff ließ und sich in der Flächenausdehnung nicht auf enge Grenzen zu beschränken brauchte, sondern ganze Grundkomplexe ablöste. Auf diese Weise war es möglich, den großen Grundbesitz, der noch weit über die jetzt überbaute Fläche hinausgeht, um verhältnismäßig sehr geringen Preis zu erwerben und sich die Umgebung der projektierten Bahnhofanlagen als Eigentum zu sichern, wodurch nicht nur allen zukünftigen etwaigen Erweiterungsanlagen Rechnung getragen, sondern auch die Freihaltung der un-

unmittelbar an den Bahnhof angrenzenden Flächen von Privatbauten erreicht ist. Hierauf ging man an die Herstellung des Bahnhofplanums, wozu ausgedehnte Erdarbeiten erforderlich waren. Namentlich waren die Gefällsverhältnisse zu regulieren, da die Horizontale des bestehenden Bahnhofes sich damals nur bis in die Nähe der Herbststraße erstreckte, von hier aus aber eine Steigung von 1:350 bestand, welche in eine solche von 1:1000 umgewandelt wurde. Die Planie mußte daher auf große Strecken bis zu 1,8 m tiefer gelegt werden. Gleichzeitig wurde die große Güterladehalle an der Bayerstraße erbaut, welcher später an den Rangiergeleisen noch eine Transit- und Umladehalle folgte. Eine weitere Aufgabe war es, die drei, den Bahnhof im Niveau überschreitenden Überfahrten zu beseitigen. Der frequenteste dieser Wege war die mehrgenannte Herbststraße, welche zwischen dem Hauptzollamtsgebäude und den Bierkellern die Bayerstraße verlassend den Bahnhof bis zur Salzstraße passierte. Als Ersatz für diese Verbindung wurde eine Straßenbrücke erbaut. Dieselbe hat eine Gesamtlänge von 159,4 m und fünf mit Eisen überbaute Öffnungen von je 27,4 m Lichtweite bei einer geringsten Lichthöhe von 5,25 m über Schienenoberfläche. Mit dieser Straßenbrücke und der am Ende des Bahnhofes zunächst dem Hirschgarten neu angelegten Überfahrt wurden die weiter abgeschnittenen Wege in Verbindung gesetzt und nur noch für Fußgänger, namentlich für die Werkstättearbeiter, ein eiserner über die Geleise führender Steg zunächst der Zentralwerkstätte errichtet. Wie schon oben bemerkt wurde, hatte das Bahnhofhauptgebäude mit Ausnahme der Facade wesentliche Vergrößerungen seit jener ursprünglichen Anlage nicht erhalten. Für die Abfertigung der Personenzüge auf den Linien nach Ingolstadt und Simbach wurden schon in den Jahren 1868 bis 1870 provisorische Lokalitäten hergestellt, denen damals eine so lange Existenz allerdings nicht zugedacht war. Warum mit dem Ausbaue des Hauptgebäudes so lange zugewartet wurde, das lag zumeist in dem Umstande, daß die Entscheidung über die beste Art der Lösung der hiermit gestellten Aufgabe eine äußerst schwierige war und keine Zeit und Mühe gescheut werden durfte, um alle nur einigermaßen berechtigten Ideen zu Projekt zu bringen und hierdurch das Material für die endlich befriedigende Lösung zu vervollständigen. Als nun schließlich die Erwerbung der Ostbahnen durch den Staat im Jahre 1875 erfolgte, mußte die Frage des Umbaues neuerdings in weiterer Richtung mit Rücksicht darauf behandelt werden, daß mit der Zeit ein einheitlicher, die sämtlichen in München einmündenden Bahnen umfassender Bau geschaffen werden konnte. In diesem Sinne wurden die neuesten Projekte verfaßt, die nun teils vollendet, und teils noch im Baue begriffen sind. Da für den Umbau der Facade des Hauptgebäudes gegenwärtig kein zwingendes Bedürfnis besteht, so ist das Projekt unter unveränderter Beibehaltung der Vorderfacade, jedoch so verfaßt, daß die Möglichkeit der späteren Aufführung eines ausgedehnten Vorbaues offen gehalten bleibt. Der vordere Teil der alten Einsteighalle mit der früheren Restauration wurden in ein Vestibul umgewandelt, welches die auf den mittleren Routen, nämlich nach Augsburg, Buchloe, Starnberg und Tölz abreisenden Personen auf-

zunehmen hat, und die zugehörigen Expeditionslokalitäten für Billeten und Gepäck enthält. Ein Aufnahmevestibul für die nördlichen Routen nach Landshut und Ingolstadt ist dagegen in eigenem Neubau zunächst der Salzstraße und solches für die südlichen Routen nach Rosenheim und Simbach in einem Neubau an der Bayerstraße samt den zugehörigen Billet- und Gepäcklokalitäten angebracht. Diese beiden Bauten finden ihre Verbindung durch einen großen Quertrakt, welcher einen die drei Aufnahmestellen verbindenden durchlaufenden Korridor und drei Wartsaalgruppen enthält. Unmittelbar an diesen Querbau schließt sich die Einsteighalle an, welche aus 4, nur durch Säulen getrennte, in Eisen und Glas konstruierte Einzelhallen gebildet ist und für die acht Routen je 2 Geleise, demnach im Ganzen 16 Spuren enthält. Zwischen jedem Geleisepaar sind breite Perrons angelegt, welche in direkter Verbindung mit den Wartsälen und den Ausgängen stehen. Die vierteilige Halle hat eine Länge von 150 m und eine Breite von 142 m. Hauptsächlich für die Benutzung durch das Dienstpersonal und bei außergewöhnlich langen, namentlich Vergnügungszügen ist noch eine unterirdische Verbindung der Perrons mit besonderen Ausgängen ausgeführt. Die für den Dienst erforderlichen Räumlichkeiten wurden durch Anbauten an die Halle an deren Längsseiten gewonnen.

Von den beiden Güterhallen hat jene rechts an der Salzstraße für Eilgut, jene links an der Bayerstraße für gewöhnliches Gut zu dienen. Zunächst der letzteren ist das Hauptzollamtsgebäude situiert, welches in direkter Schienenverbindung mit dem Bahnhofspurnetze steht. Außerhalb der den inneren Bahnhofrayon abschließenden Straßenbrücke beginnt der Güter- und Rangierhof, auf dessen Länge die Hauptspuren mit Ausnahme der Landshuter Linie parallel laufen. Links von den Hauptspuren ist der eigentliche für das Zerreißen und Zusammenstellen der Güterzüge bestimmte Rangierhof angelegt. Zwischen demselben und der das Bahnhofareal südlich abschließenden Straße befinden sich die Anlagen für die Behandlung von Wagenladungsgütern, und außerdem noch große Lagerplätze, welche an Privatunternehmer für Lagerung von Steinkohlen, Nutzholz ꝛc. verpachtet sind. Dem äußeren Bahnhofteil ist, wie schon oben bemerkt, hauptsächlich der Maschinen- und Werkstättedienst zugewiesen. Die Hauptspuren trennen sich hier in Gruppen. Rechts zieht sich das äußerste Geleise in den Rayon der Hauptwerkstätten, während die Spuren für die Ingolstädter, Augsburger, Buchloer und Starnberger Routen noch weiter die bisherige Richtung beibehalten. Die äußersten, zur Linken gelegenen Gütergeleise haben in dem Rangierhofe ihr Ende erreicht, während die Spuren für die Routen nach Simbach, Rosenheim und Tölz von dem Ende des letzteren an in einer Kurve nach links abzweigen, um in ihre eigentlichen Bahnrichtungen einzulenken.

Das inmitten des ganzen Spurnetzes liegende Geleise vermittelt die Verbindung des innern Bahnhofes mit den außerhalb der Abzweigung der Hauptspuren situierten Lokomotivremisen. Letztere für die Unterbringung von 62 Maschinen eingerichtet, bestehen aus 2 Halbrotunden, zwischen denen sich ein größeres Gebäude mit den Bureaus und den Wohnungen des Maschinenpersonals befindet.

An der Rückseite dieses Gebäudekomplexes erhebt sich das Wasserhaus, welches 8 Reservoire mit 250 cbm Gesamtinhalt enthält. Dieselben empfangen ihr Wasser aus einer 5 km langen Druckleitung mittels eines in der Station Pasing an dem Würmflusse situierten Dampfpumpwerkes.

An das Wasserreservoirgebäude schließt sich südlich das Werkstättegebäude an, welches für die laufenden Lokomotivreparaturen zu dienen hat.

An der Nordseite des Bahnhofes, gegenüber den Lokomotivremisen, befindet sich, ein in sich abgeschlossenes, unter eigener Verwaltung stehendes Etablissement bildend, die Zentralwerkstätte, in welcher die größeren Reparaturen an Lokomotiven und Wagen für den südlichen Teil des bayerischen Bahnnetzes besorgt werden. Der bezügliche Terrainkomplex von 530 m Länge und 275 m Breite enthält die Gebäudeanlagen für Lokomotiv- und Wagenmontierung, die Dreherei, Schmiede, Lackirerei und die Magazine nebst 2 Beamtenwohngebäuden.

Im allgemeinen wäre noch über den Zentralbahnhof zu bemerken, daß dessen Gesamtlänge von der Fronte des Hauptgebäudes bis an die äußersten Wechsel 2900 m, dessen größte Breite 580 m beträgt. Um den Zentralbahnhof München von dem durch den Transitverkehr bedingten Rangierdienste zu entlasten, kam die Verbindungsbahn vom Südbahnhof München nach Pasing zur Ausführung, durch welche die Frachten von der Simbacher und Rosenheimer Route einerseits, und von der Augsburger und Buchloer bzw. Lindauer Route andererseits außerhalb des Zentralbahnhofes München mit dem Güterzügen befördert werden können. Diese Verbindungsbahn geht gemeinschaftlich mit der Gürtelbahn vom Südbahnhofe München bis in die Nähe der Ruhmeshalle, wo sie von dieser Gürtelbahn abzweigt, die Holzkirchen-Münchener Bahn überkreuzt, dann dem Hirschparke sich zuwendet und neben dem Starnbergergeleise den Bahnhof Pasing erreicht. Die Gesamtlänge der Bahn vom Hauptgebäudemittel im Südbahnhof München bis zu demselben in Pasing beträgt 7,78 km. Die Maximalsteigung ist 1 : 200, und der kleinste Kurvenradius mißt 730 m. Die Bauvollendung erfolgte mit Schluß des Jahres 1875. Der ganze Umbau des Zentralbahnhofes München wird bis zu seiner Vollendung etwa 14 Mill. Mark kosten.

45. Neubau des Staatsbahnhofes Rosenheim.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl, später v. Röckl Alois.

Ingenieurtechnischer Referent: Schnorr von Carolsfeld Karl.

Architekt: Graff Jakob.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion **Rosenheim.** (Siehe Linie München-Grafing-Rosenheim.)

Die ursprüngliche Anlage des Bahnhofes Rosenheim, welcher in den Jahren 1856/57 bei Herstellung der Maximiliansbahn zur Ausführung kam, war auf der Südwestseite der Stadt und zwar zwischen dieser und den Salinengebäuden situiert. Derselbe war in seinen Geleisen, in seinen Bureaus- und Wartlokalitäten, dann in den Räumen für den maschienentechnischen Dienst zwar anfangs genügend, für die spätere Verkehrsmehrung aber in hohem Maße beschränkt. Behufs vorläufiger Abhilfe wurden zwar im Jahre 1868 einige Erweiterungen und Vergrößerungen vorgenommen, nachdem jedoch die Linie Haidhausen-Rosenheim dem Betriebe übergeben und insbesondere noch eine weitere Einführung durch die Mühldorfer Bahn zu gewärtigen war, so mußte eine definitive Regelung der Bahnhoffrage in Erwägung gezogen werden.

Zu einer dem großartig angewachsenen Verkehre entsprechenden Bahnhoferweiterung hätte jedoch ein bedeutendes Areal, namentlich ein Teil der angrenzenden Privatgebäude erworben werden müssen, was nur mit sehr großem Kostenaufwande hätte geschehen können. Nebstdem boten eine den Bahnhof kreuzende Staatsstraße sowie mehrere bedeutende Wasserläufe einer Bahnhoferweiterung große Schwierigkeiten. Diesen Umständen gegenüber wurde eine gänzliche Verlegung des Bahnhofes aus dem Stadtrayon beschlossen, welche dadurch noch erleichtert war, daß die der Salinenadministration gehörige, südwestlich der Stadt gelegene große Holzhofanlage infolge Einführung der Torffeuerung ihrem früheren Zweck bereits entzogen und hierdurch ein äußerst günstiges Terrain disponibel war. Für den an dieser Stelle erbauten neuen Bahnhof kamen an Hochbauten zur Ausführung:

1. Das Betriebshauptgebäude mit den gedeckten Perrons und einem Perrontunnel;
2. die zwei Lokomotivanheizhäuser samt der angrenzenden, vom alten Bahnhofe hierher transferierten Werkstätte mit Wasserhaus, sowie die Torfremisen an dem nordwestlichen Ende des Bahnhofes;
3. der Güterhof, zunächst der Rosenheim-Münchener Staatsstraße gelegen, mit Ladehalle für die Stückgüter und mit Rampen für ganze Wagenladungen. Hierselbst münden auch die Geleisverbindungen mit der Saline ein;
4. zwei Wagenremisen am südöstlichen Bahnhofende;
5. ein Beamtenwohngebäude und 3 Wechselwärterkasernen, sowie ein Oberbahnamtsgebäude.

Der neue Bahnhof Rosenheim wurde gleichzeitig mit der Linie Rosenheim-Mühldorf am 1. Mai 1876 dem Betriebe übergeben.

Das gesamte entbehrliche Areal des alten Bahnhofes, sowie die sämtlichen vom kgl. Ärare nicht zu eigener Verwendung gelangten Gebäulichkeiten wurden der Stadtgemeinde Rosenheim käuflich überlassen.

Die Baukosten des neuen Bahnhofes finden sich bei der ihn zunächst veranlassenden Rosenheim-Mühldorfer Bahn verrechnet.

46. Anlage des Zentralbahnhofes Ingolstadt.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl, später v. Röckl Alois.

Ingenieurtechnischer Referent: Hohenner Johann Erhard, später Schnorr von Carolsfeld Karl.

Architekt: Seidel Friedrich, später Graff Jakob.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion **Ingolstadt.** (Siehe Linie München-Ingolstadt-Gunzenhausen und Pleinfeld.)

Die große Anzahl der die Festung Ingolstadt berührenden, teils schon genehmigten, teils in sicherer Aussicht stehenden Eisenbahnen ließ schon im Jahre 1865 die Herstellung eines umfangreichen Wechselbahnhofes daselbst als durchaus notwendig erscheinen. Vom technischen Standpunkte aus zeigte sich für dessen Anlage das Terrain bei Oberstimm außerhalb des Festungsrayons als besonders günstig, wogegen jedoch von militärischer Seite die Anlage innerhalb dieses Rayons als unbedingt notwendig bezeichnet wurde. Hiernach wurde der Militär-, Exerzier- und Genie-Übungsplatz am rechten Donauufer zwischen der Hauptumfassung und dem Vorwerksgürtel für den Bahnhofbau gewählt und in der Weise verwendet, daß von der geradlinigen Strecke München-Treuchtlingen die übrigen Geleise abzweigen und jene Linie gleichsam die Längenachse des Bahnhofes bildet. Außer den beiden Linien von Treuchtlichen und München münden in den Zentralbahnhof an seinem südlichen Ende die Linien von Regensburg und Augsburg und an seinem nördlichen Ende die Linie von Donauwörth ein.

Da die Donauwörther Bahnstrecke von der Station Rohrnfeld an als Hochwasserdamm ausgeführt und unterhalb Haunwöhr von jener Stelle an, wo die Bahn mittels einer Kurve gegen den Zentralbahnhof ausbiegt bis zum Glacis der Fronte Gumppenberg, ein weiterer Hochwasserdamm hergestellt ist, der später von der kgl. bayer. Militärverwaltung bis zur Straßenbrücke über die Donau ausgedehnt wurde, und da deshalb, sowie wegen Erweiterung des Donauprofils bei Ingolstadt eine Überschwemmung des zum Zentralbahnhofe benutzten Terrains nicht mehr befürchtet werden konnte, so legte man die Bahnhofplanie um 1 m tiefer, als es wegen dem Hochwasser außerdem erforderlich gewesen wäre. Dieses Bahnhofplanum wurde von der Bahnhofachse aus mit einem seitlichen Gefälle von 1 : 120 abgedacht, wodurch sowohl an Erdarbeiten, als auch an den Hochbaufundamenten wesentlich gespart wurde.

Der Bahnhof ist 1020 m lang, hat eine größte Breite von 115 m und erforderte bei 2—4,5 m hoher Aufdämmung ca. 800000 cbm Füllmaterial, das auf 5 km mittlere Entfernung beigeschafft werden mußte.

Für jede der 5 vom Zentralbahnhofe abgehenden Bahnen ist ein durchgehendes Geleise vorgesehen, außerdem enthält derselbe noch eine umfassende Anzahl von Rangier-, Lade- und Maschinengeleisen, nebst den nötigen Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Wassernahmsvorrichtungen. An jedem Ende des Bahnhofes und in der Mitte desselben ist eine 40 m breite Überfahrt vorgesehen, damit im Kriegsfalle das Überschreiten des Bahnhofes mit größeren Truppenkörpern ermöglicht ist, auch sind aus diesem Grunde sämtliche Böschungen drei bis viermalig angelegt.

Um Militärzüge für sämtliche Richtungen rasch aus- und einparkieren zu können, wurden 3 je 400 m lange Laderampen ausgeführt.

Die Perrons für die verschiedenen Bahnrichtungen stehen unter sich durch einen Perrontunnel in Verbindung und sind mit schmiedeeisernen Hallendächern überdeckt. An Hochbauten wurden im Zentralbahnhofe Ingolstadt hergestellt: ein Betriebshauptgebäude mit 2 Nebengebäuden, ein Oberbahnamtsgebäude, eine Ladehalle mit Bureaus und Wohnung, zwei Dienstwohngebäude mit Nebenanlagen, 2 Lokomotivremisen mit zusammen 38 Ständen, wovon die eine mit Flügelbauten versehen ist, welche eine Werkstätte nebst Montierungsraum und Übernachtungslokale für das Zugpersonal, sowie das Wasserhaus enthalten.

Außerdem wurden noch aufgeführt eine Torf- und eine Wagenremise, ein Feuerlöschrequisitenhaus, 4 Wechselwärterhäuser und 3 Wechselwärterkasernen.

Dieser Zentralbahnhof, mit welchem sich die etwas entfernt gelegene Stadt alsbald durch eine Pferdebahn in Verbindung setzte, wurde am 1. Juni 1874 in Betrieb genommen.

Außer diesem Zentralbahnhofe besteht in Ingolstadt noch auf dem linken Donauufer und an der Linie nach Treuchtlingen gelegen ein besonderer Lokalbahnhof.

B. Pachtbahnen,

von Kommunen oder Privaten größtenteils als Hauptbahnen auf eigene Kosten gebaut, aber sofort nach der Bauvollendung vom Staatsärar gegen Zinsvergütung und Amortisation des aufgewendeten Baukapitals definitiv übernommen.

---

47. Neumarkt-Bayreuth.

Bauoberaufsicht des Staates:

Erdinger Friedrich, Oberingenieur der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Betriebsabteilung).

Ausführung im Dienste der Unternehmung:

Kübles Philipp, bauleitender Ingenieur vom Februar 1852 bis November 1853.

Die Bahnlinie verläßt in südlicher Richtung den Bahnhof Neuenmarkt, steigt zur Wasserscheide zweier Affluenten des weißen Maines empor, durchsetzt diese fallend und eine westliche Richtung annehmend in einer Tiefe von 5 m und senkt sich in das Thal des Laubenbaches hinab. Unweit Schlemmen überschreitet sie den weißen Mai in einer Höhe von 5 m mittels einer gewölbten Brücke von 4 Öffnungen zu je 6,92 m Lichtweite, kreuzt sodann die nach Bayreuth führende Staatsstraße im Niveau und erreicht vor Trebgast die linkseitigen Niederungen des weißen Maines. Von hier ab hebt sich die Trace wieder, geht durch die Station Trebgast in den Ausläufer eines Höhenzuges 11 m tief einschneidend, und betritt das rechtseitige Gehänge des gleichnamigen Flusses. Dasselbe verfolgend berührt sie Harsdorf, schlägt bei Zettlitz eine südliche Richtung ein und

kreuzt zwischen diesem Orte und Trebgast mehrmals die Bayreuther Staatsstraße. Nach Passierung der Station Bindlach gelangt sie endlich zu ihrem höchsten Punkte bei Wundersgut. Jetzt wendet sich die Linie südwestlich, durchschneidet fallend bei St. Georgen die Wasserscheide zwischen dem weißen und roten Main, läßt sich schnell am Gelände des letzteren hinab und mündet in den Bahnhof Bayreuth an dessen Nordende ein.

Eröffnet wurde die 20,87 km lange Bahnlinie am 28. November 1853. Nunmehr hat sie durch den Umbau des Bahnhofes Bayreuth eine Länge von 20,95 km erhalten. Die Maximalsteigung derselben ist 1 : 100, der kleinste Kurvenradius 321 m. Sie bewegt sich im Keuper, Muschelkalk und Buntsandstein.

Das von der bayerischen Staatsbahnverwaltung zu verzinsende Baukapital beträgt 1 885 714 ℳ. oder per Kilometer 90 010 ℳ.

48. Pasing-Starnberg.

Bauoberaufsicht des Staates:

Erdinger Friedrich, Oberingenieur der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Betriebsabteilung).

Ausführung im Dienste der Unternehmung:

Petri Friedr., bauleitender Ingenieur vom Sept. 1853 bis Dez. 1854.

Die Bahnlinie entfernt sich von Pasing in westlicher Richtung, macht eine strenge Wendung nach Süden, kreuzt die Staatsstraße nach Landsberg und zieht sich fortwährend ansteigend das linke Hochufer der Würm entlang. Die Stationen Planegg und Gauting passierend, erreicht sie mit der Station Mühlthal ihren Höhepunkt. Von hier senkt sich die Bahn mit starkem Gefälle in die Niederung des Würmsees hinab, kreuzt im Niveau die Staatsstraße nach Weilheim und gelangt endlich in die Station Starnberg, für welche das Terrain größtenteils durch Anschüttung dem See abgerungen werden mußte.

An größeren Bauobjekten sind zu erwähnen: der Einschnitt und der Damm bei Rieden außerhalb der Station Mühlthal; ersterer hat eine Tiefe von 12 m, letzterer ist 13 m hoch. Die Maximalsteigung dieser Linie ist 1 : 100 und der kleinste Kurvenradius beträgt 438 m.

Eröffnet wurde dieselbe streckenweise: Pasing-Planegg am 21. Mai, Planegg-Gauting am 16. Juli, Gauting-Mühlthal am 16. September und Mühlthal-Starnberg am 28. November 1854. Die Gesamtlänge der im Diluvium liegenden Bahn ist 20,45 km.

Das von der bayerischen Staatsbahnverwaltung zu verzinsende Baukapital beträgt 1 542 857 ℳ. oder per Kilometer 75 445 ℳ.

49. Gunzenhausen-Ansbach.

Bauoberaufsicht des Staates:

Erdinger Friedrich, Oberingenieur der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Betriebsabteilung).

Ausführung im Dienste der Unternehmung:

Balbier Heinr., bauleitender Ingenieur vom Okt. 1856 bis Juni 1859.

Diese Bahnlinie verläßt den Bahnhof Gunzenhausen an dessen nordöstlichem Ende, bewegt sich im Altmühlthale weiter, erreicht die Station Altenmuhr und hebt sich sodann, das Altmühlthal verlassend, zur Station Winterschneidbach empor, mit welcher sie ihren höchsten Punkt erreicht. Außerhalb dieser Station macht sie eine Wendung nach Nordosten, indem sie zugleich fallend die Wasserscheide zwischen der Altmühl und Rezat in einer Tiefe von 10 m durchsetzt, und läßt sich dann rasch in das Büchenbachthal hinab.

In eine westliche Richtung übergehend überschreitet sie den Silberbach mittels eines Dammes von 30 m Höhe, gelangt bei Steinbach in das Rezatthal und hebt sich am rechten Rezatgelände empor bis zum Bahnhofe Ansbach, welcher in unmittelbarer Nähe der Stadt errichtet werden konnte.

Die Maximalsteigung dieser Bahn ist 1 : 100, der kleinste Kurvenradius auf freier Strecke hat 584 m.

Eröffnet wurde die damals 26,92 km lange Strecke am 1. Juli 1859. Nunmehr hat die Linie hauptsächlich infolge der Ausfahrtsverlegung im Bahnhofe Gunzenhausen eine Länge von 27,70 km. Die ganze Bahnlinie bewegt sich in der Keuperformation.

Das von der bayerischen Staatsbahnverwaltung zu verzinsende Baukapital beträgt 3 000 000 ℳ. oder per Kilometer 108 303 ℳ.

50. Holzkirchen-Miesbach.

Bauoberaufsicht des Staates:

Erdinger Friedrich, Oberingenieur der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Betriebsabteilung).

Ausführung im Dienste der Unternehmung:

Rist Joseph Anton, bauleitender Ingenieur vom Mai 1860 bis Aug. 1862.

Bald nach der Ausfahrt aus der Station Holzkirchen verläßt die Bahn die Tölzer Linie und wendet sich unter Anschmiegung an das wellenförmige Terrain in östlicher Richtung der Station Darching zu. Hierauf mehr südlich ziehend führt sie auf die linkseitige Uferhöhe des Mangfallthales, an dessen

steilen Gehängen sie sich in die Thalsohle hinabsenkt und dortselbst die Station Thalham erreicht. Die Mangfall überschreitend, tritt sie nun in das waldige Thal der Schlierach ein, an deren rechtseitigem Ufer sie mit fortwährender Steigung von 1 : 90 bis zur Station Miesbach sich fortwindet.

Von größeren Bauobjekten ist nur die eiserne Brücke über die Mangfall erwähnenswert.

Die Gesamtlänge der Bahn beträgt 17,21 km, die Maximalsteigung 1 : 90, und der kleinste Kurvenradius hat eine Länge von 438 m. Die Bahn liegt im Diluvium und der Molasse.

Sie wurde am 23. November 1861 dem Betriebe übergeben. Das von der bayerischen Staatsbahnverwaltung zu verzinsende Baukapital beträgt 1 714 286 ℳ. oder per Kilometer 99 610 ℳ.

51. Hochstadt-Stockheim.

Bauoberaufsicht des Staates:

Erdinger Friedrich, Oberingenieur der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Betriebsabteilung).

Ausführung im Dienste der Unternehmung:

Kühles Philipp, bauleitender Ingenieur vom März 1860 bis März 1863.

Die Linie, von der Station Hochstadt ausgehend, überschreitet 1,5 km von ihr entfernt zugleich mit der Ludwigs-Süd-Nordbahn den Main, verläßt letztere in nordöstlicher Richtung und übersetzt gleich darauf das Flutgebiet des Maines mittels einer 13 Öffnungen haltenden Blechbalkenbrücke, wovon jede 8,76 m im Lichten weit ist. Nunmehr stark ansteigend, verändert sie ihre Richtung, geht über die Bamberg-Kulmbacher Staatsstraße hinweg, umfährt den Hummersberg, in dessen Ausläufer 7 m tief in Keuper einschneidend, kreuzt die Staatsstraße von Hochstadt nach Kronach im Niveau und erreicht, wieder in die ursprüngliche Richtung einbiegend, die Station Redwitz. Von hier weg senkt sich die Trace in das Rodachthal hinab und wird nach Überschreitung desselben auf deren rechtseitigen Gehängen und denen des Haßlachbaches in die Höhe geführt. Die Leitung des Hochwassers der Rodach unter der Bahn hindurch bedingte die Erstellung dreier Brücken mit einem Durchflußprofil von 96,3 m Weite. Dasselbe verteilt sich auf 8 mit Blechträgern überdeckte Öffnungen von 5,25 und 8,76 m Lichtweite und eine mit einem Paulischen Träger überspannte Öffnung von 33,27 m Lichtweite. Die Bahn passiert nunmehr die Stationen Ober-Langenstadt, Küps und Kronach, durchschneidet nach derselben einen Höhenrücken in einer Tiefe von 8 m in Buntsandstein, und gelangt nach Übersetzung der Haßlach außerhalb Gundelsdorf in die Station Stockheim, welche südlich vom Orte, unmittelbar an denselben anstoßend errichtet wurde.

Die Tracierung der Linie erforderte ein mehrmaliges Durchkreuzen der Staatsstraße von Hochstadt nach Rothenkirchen zwischen Redwitz und Gundelsdorf, sowie die Herstellung von Steindämmen mit darauf ruhenden Stützmauern an der Flußseite des Bahnkörpers auf 0,5 km Länge zwischen Neusees und Kronach.

Die Maximalsteigung dieser Bahnlinie ist 1 : 100, der Minimalradius 321 m.

Die Betriebseröffnung erfolgte nach Vollendung des Bahnbaues für die Strecke Hochstadt-Gundelsdorf mit 21,09 km Länge am 20. Februar 1861, und für die Strecke Gundelsdorf-Stockheim mit 3,47 km Länge am 1. März 1863.

Das von der Staatsbahnverwaltung zu verzinsende Baukapital beträgt 2657143 *M.* oder per Kilometer 108190 *M.*

52. Illerbahn.

Kempten-Memmingen-Neuulm.

Bauoberaufsicht des Staates:

Erdinger Friedrich, Oberingenieur der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Betriebsabteilung).

Ausführung im Dienste der Unternehmung:

Saller Karl, bauleitender Ingenieur vom August 1861 bis Juni 1864.
Wiß Karl, Stellvertreter des bauleitenden Ingenieurs vom September 1861 bis Oktober 1863.

Vom Bahnhofe Kempten ab liegt die Linie auf der Doppelbahn der Ludwigs-Süd-Nordbahn, überschreitet mit dieser die Iller und zweigt dann von derselben in nördlicher Richtung ab. Gleich darauf geht sie über den Bachtelbach mittels eines 17 m hohen Dammes und zieht sich zuerst schwach ansteigend, dann fallend auf dem rechtseitigen Hochufer der Iller bis zur Bahnbrücke über die Leubas. Diese hat 5 halbkreisförmig gewölbte Öffnungen mit je 10,5 m Lichtweite, und ihre Planie befindet sich 18 m hoch über der Thalsohle. Nunmehr verbleibt die Bahn längere Zeit auf gleicher Höhe, nimmt eine nordwestliche Richtung an und gelangt endlich, auf eine kurze Strecke steigend, in die Station Dietmannsried. Von hier ab hebt sie sich weiter, erreicht bei Heusteig ihren höchsten Punkt, verändert ihre Richtung in eine rein nördliche, verläßt das Illerthal und folgt nunmehr fallend einer natürlichen Terrainmulde. An den Orten Grönenbach und Dietmannsried vorübergehend, betritt sie unweit Memmingen das Memminger Mühlbachthal, läßt sich dasselbe hinab bis kurz vor Heimertingen und gewinnt die gleichnamige Haltestelle. Die Trace, welche jetzt das Hochufer der Iller wiederum erreicht hat, zieht sich nun an demselben hinunter, passiert die Station Fellheim, bleibt längere Zeit mit dem Flusse parallel, nähert sich demselben in nordwestlicher Richtung, die Staatsstraße nach Ulm kreuzend, und erreicht dessen Ufer und Thalniedrigung bei Kellmünz. Nach dieser Station entfernt sich die

Bahn immer mehr und mehr vom Flußlaufe der Iller, jedoch mit derselben fortwährend fallend; sie berührt Illertissen, kreuzt bei Bellenberg nochmals die Staatsstraße, geht durch die Stationen Vöhringen und Senden, um vor Neu-Ulm mittels einer strengen Kurve in die München-Ulmer Bahnlinie einzumünden. Als Doppelbahn derselben gelangt sie in südwestlicher Richtung in den Bahnhof Neu-Ulm. Die Maximalsteigung dieser Bahnlinie ist 1 : 140, der Minimalradius auf freier Strecke 438 m. Die ganze Linie hat eine Länge von 85,13 km und durchschneidet nur Quartärgebilde.

Die Teilstrecke Neu-Ulm-Memmingen gelangte am 12. Oktober 1862, und die Strecke Memmingen-Kempten am 1. Juni 1863 zur Eröffnung.

Das von der bayerischen Staatsbahnverwaltung zu verzinsende Baukapital beträgt 6000000 ℳ. oder per Kilometer 70480 ℳ.

53. Oberkotzau-Eger.

Bauoberaufsicht des Staates:

Erdinger Friedrich, Oberingenieur der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten (Betriebsabteilung).

Ausführung im Dienste der Unternehmung:

Stirner Emil, bauleitender Ingenieur vom Sept. 1857 bis Dez. 1865.

Den Bahnhof Oberkotzau in östlicher Richtung verlassend, steigt die Linie das Schwesnitzthal entlang. Nach Passierung der Station Rehau umzieht sie halbkreisförmig die gleichnamige Stadt, betritt das Thal des Perlenbaches und übersetzt dasselbe bei Eulenhammer.

Der Perlenbachviadukt hat eine Lichtweite von 29,19 m und ist mittels eines Fischbauchträgers überspannt, dessen Planie liegt 16 m hoch über der Thalsohle.

Die Bahn windet sich am linken Gelände des Baches weiter empor, macht vor der Station Selb eine Ausbeugung nach Süden, geht außerhalb Wildenau auf k. k. österreichisches Gebiet über und erreicht bei Asch ihren Höhepunkt. Vom Bahnhofe Asch weg fällt die Linie in südlicher Richtung stark ab, nimmt dann eine südöstliche Richtung an, durchschneidet einen Höhenzug in einer Tiefe von 10 m, übersetzt mittels eines 15 m hohen Dammes ein Seitenthal des Höllenbaches und gelangt in die Station Haßlau. Von hier ab fällt die Trace in östlicher Richtung, beschreibt zu ihrer Entwicklung zwei große Serpentinen und geht in einer derselben zweimal über die von Sachsen kommende Heerstraße hinweg. Sich südöstlich wendend kreuzt sie die nach Hof führende Chaussee zweimal im Niveau und gelangt endlich in dem durch seine Bäder weltberühmten Franzensbad an. Von hier bis Eger läuft die Linie ganz unmittelbar neben der von Adorf kommenden sächsischen Staatsbahn. Nachdem sie daher den

Bahnhof Franzensbad in südlicher Richtung verlassen und die von Oberndorf kommende Staatsstraße überbrückt hat, läßt sie sich das rechtseitige Gelände des Schladaerbaches hinab, wendet sich südöstlich und hebt sich an den Vorlanden zwischen diesem Bache und dem Egerfluße empor.

Bei Dölitzhof betritt sie die linkseitigen Abhänge der Eger, steigt an denselben hinauf und übersetzt kurz vor der Stadt Eger den gleichnamigen Fluß in einer Höhe von 22 m über der Thalsohle mittels eines gewölbten Viaduktes. Derselbe, das größte Bauobjekt der ganzen Linie, hat 18 halbkreisförmig gewölbte Öffnungen, wovon 11 eine Lichtweite von je 19,82 m, 6 eine Lichtweite von je 6,80 m haben, und eine 9,91 m weit ist. Noch immer ansteigend, geht die Trace über die Staatsstraße nach Karlsbad hinweg und mündet am Nordende in den Bahnhof Eger ein. Die Gesamtlänge der Linie beträgt 54,48 km, die Maximalsteigung ist 1 : 95, und der kleinste Kurvenradius hat eine Länge von 292 m. Die Bahn liegt größtenteils im Urgebirge.

Die Eröffnung erfolgte am 1. November 1865, und das von der bayerischen Staatsbahnverwaltung zu verzinsende Baukapital beträgt 10628571 *M.* oder per Kilometer 195091 *M.*

54. Starnberg-Penzberg und Peißenberg.

Bauoberaufsicht des Staates:

Erdinger Friedrich, Oberingenieur der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Betriebsabteilung).

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion München:

Thenn Johann, Sektionsingenieur vom Juli 1863 bis Ende 1866.
Schnorr von Carolsfeld Karl, bauleitender Ingenieur vom August 1863 bis November 1865.

Um Feldaffing in der verlangten Weise zu berühren, wurde die Bahn nach Penzberg von Starnberg ab in südwestlicher Richtung an den Geländen des Würmsees in die Höhe geleitet. Sie passiert die Station Possenhofen, erreicht den Höhenzug von Feldaffing, welchen sie in einer Tiefe von 20 m durchsetzt, und fällt dann rasch nach Tutzing hinab. Nachdem diese Station verlassen wurde, bleibt die Linie längere Zeit auf der Höhe derselben, hebt sich bis zur Trennung der beiden Zweige und senkt sich hernach, eine südliche Richtung einschlagend, bis zum Laufe der Karrach. Diese wird mittels einer 5,84 m weiten gewölbten Brücke in einer Höhe von 9,0 m überschritten. Von hier gegen Osten hin wiederum ansteigend, die Schlucht von Hapberg mittels eines 16 m hohen Dammes übersetzend, gelangt die Linie in die Station Bernried. Von da fällt die Trace, durchzieht die Station Seeshaupt und erreicht das nördliche Ufer des Osterseees. In südöstlicher Richtung weitergeführt, geht sie durch die Station

Staltach, gelangt zur Höhe von Hub und von da rein östlich hinabfallend in die Station Penzberg. Die Maximalsteigung der Linie ist 1 : 100, der kleinste Kurvenradius 525 m, und die Länge der ganzen Strecke 34,10 km. Hiervon wurde Starnberg-Tutzing am 1. Juli und Tutzing-Penzberg am 16. Oktober 1865 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Linie von Tutzing nach Peißenberg benutzt das Doppelbahngeleise der Starnberg-Penzberger Route von Tutzing bis in die Nähe von Unter-Zeismehring, zweigt in westlicher Richtung ab und gelangt zur Höhe von Diemendorf, welche die Wasserscheide zwischen Amper und Würm bildet. Nach Passierung der Station fällt sie rasch das Kintschbachthal hinab, schneidet 16 m tief in dessen linkseitiges Gehänge ein und verläßt das Thal, eine Wendung nach Süden machend und zuvor ein Seitenthal 16 m hoch mittels eines Dammes übersetzend. Gleich hernach überschreitet die Bahn den Grünbach durch eine 21 m hohe gewölbte Brücke mit 3 Öffnungen zu je 12,26 m Lichtweite, berührt Wilzhofen und geht in südwestlicher Richtung fallend über den Murnaubach vermittelst eines 17 m hohen Dammes hinweg. Von hier ab läuft sie längere Zeit mit der Staatsstraße von München nach Murnau parallel, kreuzt dieselbe und erreicht vor der Station Weilheim das Amperthal.

Nach einer kurzen verlorenen Steigung zu dieser Station läßt sich die Trace zur Niederung der Amper hinab, überbrückt dieselbe in einer Höhe von 2 m über der Thalsohle durch eine Blechbalkenbrücke mit 3 Öffnungen von je 11,67 m Lichtweite und gewinnt das linkseitige Amperufer. Hierauf entwickelt sie sich an den Geländen bei Grasla, bis sie die Höhe von Unterpeißenberg erreicht. Von hier senkt sich die später behufs näherer Berührung der Kohlengruben hergestellte Fortsetzung der Bahn, welche unter „Schienenverbindung zwischen Unterpeißenberg und dem ärarialischen Kohlenwerk am Peißenberg" beschrieben wurde, wieder in das Thal hinab bis zum Bahnhofe bei Sulz. Diese auffallende Bahnführung erklärt sich daraus, daß zur Zeit des Baues bis zur hochgelegenen Station Unterpeißenberg die Absicht bestand, mit der Maximalsteigung von 1 : 100 eine Bahn von Weilheim über Schongau nach Biessenhofen zu führen, was nur dadurch möglich blieb, daß die Linie schon von dem Amperübergang angefangen mit $^1/_{100}$ Steigung geführt wurde.

Später trat diese Fortsetzung als Hauptbahn durch die Baugenehmigung der Konkurrenzlinie München-Buchloe in den Hintergrund, und wurde nur mehr an eine Fortsetzung von Sulz aus als Sekundärbahn mit stärkeren Steigungen gedacht.

Die am 1. Februar 1866 dem Betriebe übergebene Linie von Starnberg nach Unterpeißenberg hatte eine Länge von 20,06 km, die Maximalsteigung 1 : 100 und den Minimalradius von 525 m.

Für die ganze Bahn mit beiden Zweigen, zusammen 54,16 km lang, wird von der bayerischen Staatsbahnverwaltung ein Baukapital von 6600000 M. verzinst und amortisiert, somit per Kilometer 121861 M.

C. Vizinalbahnen,

vom Staate oder der vormaligen Ostbahngesellschaft als Lokalbahnen, ursprünglich nach Artikel 2 des Gesetzes vom 29. April 1869, gebaut, wonach Grunderwerbung und Erdarbeiten von den beteiligten Gemeinden oder Privaten, alle übrigen Kosten vom Erbauer bestritten wurden.

---

55. Siegelsdorf-Langenzenn.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl.

Ingenieurtechnischer Referent: Hohenner Johann Erhard.

Architekt: Trient Ambros.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion **Nürnberg I.** (Siehe Erweiterung des Staatsbahnhofes Nürnberg.)

Am 25. Mai 1872 wurde die erste bayerische Vizinalbahn von Siegelsdorf, einer Station der Nürnberg-Würzburger Bahn, nach Langenzenn dem allgemeinen Verkehre eröffnet.

Diese eingeleisige, am schwach ansteigenden östlichen Gehänge des Zennthales mit einer Maximalsteigung von 1 : 1000 und 730 m kleinstem Kurvenhalbmesser hinlaufende Bahn, 5,55 km lang, hat die Zwischenstation Reindorf und ohne Gegengefäll nur eine Höhe von 1,6 m zu ersteigen.

Die Bauarbeiten waren sehr gering und die Baukosten betragen 286 532 ℳ. oder per Kilometer 51 627 ℳ.

56. Spalt-Georgensgmünd.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl.
Ingenieurtechnischer Referent: Hohenner Johann Erhard.
Architekt: Trient Ambros.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion
Nürnberg I. (Siehe Erweiterung des Staatsbahnhofes Nürnberg.)

Für die Anlage der Vizinalbahn von Spalt nach der Eisenbahnstation Georgensgmünd boten sich im allgemeinen sehr einfache Terrainverhältnisse, indem beide Endpunkte im Thale der fränkischen Rezat liegen, welche nur ein geringes Gefälle und flache Gehänge besitzt.

Dieselbe zieht sich vom Bahnhofe Spalt, welcher südöstlich der Stadt angelegt ist, am westlichen Hochrande des Rezatthales ohne Berührung eines nennenswerten Zwischenortes und im steten Gefälle bis Georgensgmünd, woselbst sie in die Süd-Nordbahn einmündet.

Die Linie ist von dem Stationsgebäude Georgensgmünd an gerechnet 6,92 km lang. Das Maximalsteigungsverhältnis beträgt 1 : 250, die gesamte Steigung ohne jede Gegenneigung mißt 12,01 m. Der kleinste Kurvenradius beträgt 750 m. Größere Bauten kamen auf dieser Bahn nicht vor. Die Eröffnung erfolgte am 16. Oktober 1872 und die Baukosten betragen 398 308 *M.* oder per Kilometer 57 559 *M.*

57. Schwaben-Erding.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl.
Ingenieurtechnischer Referent: Schnorr von Carolsfeld Karl.
Architekt: Bürklein Friedrich, später Graff Jakob.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion
Schwaben. (Siehe Linie München-Simbach.)

Die Vizinalbahn Schwaben-Erding ist in ihrer horizontalen und vertikalen Projektion mit Rücksicht auf ihre allenfallsige spätere Fortsetzung in südlicher Richtung nach Kirchseeon und in nördlicher nach Landshut nach den Normen für Hauptbahnen erbaut, so daß die Steigungen das Verhältnis von 1 : 200

nicht überschreiten und kleinere Kurvenradien als 584 m nicht vorkommen. Nachdem diese Bahn von der Station Schwaben, der München-Simbacher Bahn aus, sich auf eine kurze Strecke neben der Hauptbahn hingezogen, zweigt sie in nördlicher Richtung von derselben ab, geht an dem Dorfe Ottenhofen vorüber und fällt dann an dem linkseitigen Gehänge des Sempttales in letzteres hinab. Nach Überschreitung der Sempt zwischen Altenerding und Erding endet die Bahn in unmittelbarer Nähe der Stadt Erding.

Die Linie liegt ganz im Diluvium. Das Hauptbauobjekt ist die Semptbrücke mit 2 Öffnungen von je 10,26 m Lichtweite und aus Blechträgern konstruierter Fahrbahn.

Die Länge ist 13,63 km und das Gesamtgefälle ohne Gegensteigung 45,82 m. Der Oberbau ist von ausrangierten Stuhlschienen der Hauptbahnen hergestellt. Die Bahn wurde am 16. November 1872 eröffnet. Die Baukosten betragen 894 612 M. oder per Kilometer 65 636 M.

58. Steinach-Rothenburg.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl.
Ingenieurtechnischer Referent: Röckl Alois.
Architekt: Trient Ambros.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion

Rothenburg a. d. Tauber.

Linde Johannes, Sektionsingenieur vom Mai 1871 bis Juni 1874.
Extradition an die Sektion Ansbach der Linie Nürnberg-Ansbach-Krailsheim.

Noch im Bereiche der Station Steinach zweigt diese Linie von der Ansbach-Würzburger Bahn ab und ersteigt im Tiefenbach- und Enzbachthale mit dem Maximalverhältnisse von 1 : 70 eine Gesamthöhe von 42,15 m, senkt sich dann mit geringer Neigung gegen Schweinsdorf und erhebt sich endlich mit einer Steigung von 1 : 100 bis zur Station Rothenburg, welche 54,75 m höher liegt als die Ausgangsstation.

Der kleinste Kurvenradius mißt 520 m. Die Trace bewegt sich fast ganz im Gebiete des Muschelkalkes.

Von den Bauarbeiten werden erwähnt die Durchfahrtsbrücke bei Steinach mit 3 eisengedeckten Öffnungen von je 7 m Weite, sowie einige Felseneinschnitte. Es wurde die normale Spurweite und eine Kronenbreite von 3,5 m angenommen. Die Länge der Bahnlinie beträgt 11,07 km. Dieselbe wurde am 1. November 1873 eröffnet und kostet 1 078 760 M. oder per Kilometer 97 449 M.

59. Immenstadt-Sonthofen.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl.
Ingenieurtechnischer Referent: Röckl Alois.
Architekt: Graff Jakob.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion
Lindau. (Siehe Bodensee-Gürtelbahn.)

Diese 8,34 km lange Vizinalbahn zweigt von der Station Immenstadt der München-Lindauer Bahn ab, bewegt sich am linken Illerufer aufwärts, überschreitet die Iller vor dem Orte Bihlerdorf auf einer Howe'schen gedeckten Brücke von 54 m Lichtweite und erreicht bald hierauf, das kgl. Hüttenwerk bei Burgberg berührend, die Endstation Sonthofen.

Die Maximalsteigung beträgt 1 : 100, der kleinste Kurvenradius 350 m. Die Eröffnung der Bahn erfolgte am 16. November 1873. Dieselbe kostet 970 543 M. oder per Kilometer 116 372 M.

60. Holzkirchen-Tölz.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Dyck Karl, später
v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Schnorr von Carolsfeld Karl.
Architekt: Graff Jakob.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion
Holzkirchen.

Herold Karl, Sektionsingenieur vom Mai 1871 bis November 1873.
Perzl Johann, Sektionsverweser vom Dezember 1873 bis Juni 1875.
Extradition an die Sektion München I für den Umbau des Zentralbahnhofes München.

Diese Linie durchzieht am südöstlichen Ende des Bahnhofes Holzkirchen gemeinschaftlich mit der Holzkirchen-Schlierseer Bahn einen Einschnitt, über welchen zwei Wegbrücken führen und bewegt sich hierauf in einem äußerst günstigen Terrain, jedoch mit einer Maximalsteigung von 1 : 105 an Warngau vorüber bis Schaftlach, woselbst die Station 74,04 m über der Station Holzkirchen auf

der Wasserscheide zwischen Isar und Inn liegt. Von da fällt die Trace auf dem wellenförmigen Terrain zwischen dem Gaisach- und Ellbachthale und in letzterem selbst unter Berührung von Waakirchen und Reigersbeuern mit einem Maximalgefälle von 1 : 110 bis zur Station Tölz, welche auf ausdrücklichen Wunsch der Marktgemeinde am Oberhof und zwar 70,79 m unter der Station Schaftlach oder 3,25 m über der Station Holzkirchen angelegt ist.

Die ganze Bahnlinie bewegt sich im Diluvium und der Molasse. Größere Bauobjekte kamen weder unter den Erdarbeiten noch Kunstbauten vor. Es war nur eine Brücke über den Ellbach von 5 m Lichtweite zu erbauen.

Die Bahnlänge beträgt 21,43 km, die Maximalsteigung wie erwähnt, in der Richtung gegen Tölz 1 : 105, in der Richtung gegen Holzkirchen 1 : 110 und der kleinste Kurvenradius auf freier Bahn 450 m Beim Baue dieser Vizinalbahn wurde eine Bahnkronenbreite von nur 3,50 m angenommen. Ferner wurden alte, auf den Hauptbahnen ausgeschossene Schienen verwendet.

Die Linie wurde am 1. Juni 1874 eröffnet und kostet inkl. Fahrmaterial 2 096 466 ℳ. oder per Kilometer 97 829 ℳ.

61. Sinzing-Alling.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.
Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Schnorr von Carolsfeld Karl.
Architekt: Graff Jakob.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion **Regensburg.** (Siehe Donauthalbahn.)

Noch vor dem südlichen Ende der Station Sinzing zweigt diese Linie in westlicher Richtung von der unteren Donauthalbahn ab, biegt in das Laberthal ein und erstreckt sich in demselben, dem teilweise ziemlich steilen Gehänge entlang, bis zur Station Alling, kurz vor welcher sie noch die Laber überschreitet.

Die Bahn hat eine Gesamtlänge von 4,15 km und liegt größtenteils im weißen Jura.

Der Höhenunterschied beider Endstationen beträgt 5,56 m, um welche Differenz die Station Alling höher liegt. Die Maximalsteigung ist 1 : 150 und die Kurvenhalbmesser variieren zwischen 200 und 450 m, wodurch es möglich wurde, den engen Windungen des Laberthales zu folgen und die Bau- und Grunderwerbungskosten auf ein Minimum zu bringen.

An Bauanlagen ist nur die unmittelbar vor der Station Alling befindliche Laberbrücke erwähnenswert, welche in Holzkonstruktion 5 × 8,5 m überspannt.

Die Bahn wurde am 20. Dezember 1875 dem öffentlichen Verkehre übergeben und kostet 400 136 ℳ. oder per Kilometer 96 418 ℳ.

62. Dombühl-Feuchtwangen.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Förderreuther Friedrich.
Architekt: Seidel Friedrich.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion **Feuchtwangen.** (Siehe auch Sektion Dombühl der Linie Nürnberg-Ansbach-Krailsheim.)

v. Moro Cornel, Sektionsingenieur vom April 1875 bis Juli 1877. Extradition an die Sektion Nürnberg II. vorgenannter Linie.

Die Bahn zweigt von dem östlichen Ende der auf der Nürnberg-Krailsheimer Linie errichteten Station Dombühl ab und senkt sich in das Thal des Sulzbaches, in welchem sie sich bis zu ihrem Endpunkte bei Feuchtwangen bewegt. Sie benutzt hierbei ausschließlich die rechte Thalseite, da die linke vermöge der ziemlich steil einspringenden Vorköpfe der Wasserscheide und der an diese sich lehnenden Ortschaften, welchen auszuweichen gewesen wäre, unbedingt größere Bauarbeiten nötig gemacht hätte. Bei der Lage der Station Feuchtwangen auf dem rechten Ufer des Baches wurde überdies der Vorteil erreicht, die Bahn ohne Schwierigkeiten in der Richtung nach Dinkelsbühl fortsetzen zu können. Das geringe Gefälle des Thales bot die Möglichkeit, der Bahn günstige Steigungsverhältnisse zu geben. Sie wurde demnach auch mit der Maximalsteigung von 1 : 200 ausgeführt und kommt selbst diese nur auf eine verhältnismäßig kurze Strecke vor. Der kleinste Kurvenradius beträgt 550 m. Die Trace bewegt sich ausschließlich in der Keuperformation. Größere Bauarbeiten kamen nicht vor. Die ganze Länge der Vizinalbahn beträgt 11,10 km. Die Eröffnung erfolgte am 15. April 1876. Die Baukosten betragen 1 189 139 ℳ. oder per Kilometer 107 130 ℳ.

63. Bießenhofen-Oberdorf.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Schnorr von Carolsfeld Karl.
Architekt: Graff Jakob.

Ausführung durch die kgl. Bauleitung.

Ebermayer Gustav, kgl. Betriebsingenieur, mit der Bauleitung betraut vom November 1874 bis Juli 1878. Extradition an die Betriebsverwaltung.

Die Vizinalbahn von Bießenhofen nach Oberdorf geht von der auf der Augsburg-Lindauer Bahn befindlichen Station Bießenhofen aus und zieht sich neben dieser hin, zweigt dann in südlicher Richtung von ihr ab und überschreitet bei Ebenhofen die Kirnach, sowie weiter südlich die Wertach, um bald nachher die Station Oberdorf westlich vom gleichnamigen Orte zu erreichen. Die geringe Erhebung des Terrains von Bießenhofen nach Oberdorf ermöglichte, der Bahn günstige Steigungsverhältnisse zu geben und über einen Gradienten von 1 : 150 nicht hinauf zu gehen. Die Erdarbeiten waren gering. Die Trace bewegt sich in der mitteltertiären und quatären Formation. Als größere Kunstbauten sind die beiden holzüberdeckten Brücken über die Kirnach und Wertach zu erwähnen, erstere 9,45 m, letztere viermal 8,58 m weit.

Die ganze Länge der Vizinalbahn ist 6,51 km, der kleinste Kurvenradius 600 m. Die Eröffnung erfolgte am 1. Juni 1876 und die Baukosten betragen 634 775 ℳ. oder per Kilometer 97 508 ℳ.

64. Neustadt a. A.-Windsheim.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Förderreuther Friedrich.
Architekt: Seidel Friedrich.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion **Windsheim.**

Weikmann Nikolaus, Sektionsingenieur vom Oktober 1874 bis August 1877.

Extradition an die Sektion Nürnberg II der Linie Nürnberg-Ansbach-Krailsheim.

Die Bahn bewegt sich von Neustadt a. A. aufwärts an dem rechtseitigen Gehänge des Aischgrundes bis hinter Dottenheim und von hier bei Ipsheim vorüber, die Aisch überschreitend, dem Bahnhofe Windsheim zu, vermittelt somit die Verbindung der Stadt Windsheim mit dem Hauptbahnnetze. Dieselbe liegt ganz im Keupergebiete.

Die Bauarbeiten waren verhältnismäßig nicht groß, aber immerhin für eine vorzugsweise im Thale sich hinziehende Vizinalbahn bedeutend genug, da die zu bewegende Erdmasse über 200 000 cbm betrug. Der größte Damm ist 7,3 m hoch, der größte Einschnitt 5,38 m tief. An Kunstbauten sind erwähnenswert die 3 Brücken über den Schweinbach, die Aisch und den Mühlbach.

Die ganze Bahnlänge beträgt 15,32 km, die Maximalsteigung 1 : 150 und der kleinste Kurvenradius 750 m.

Die Bahn wurde am 6. August 1876 eröffnet, ihre Baukosten belaufen sich einschließlich Fahrmaterial auf 1 755 187 ℳ. oder per Kilometer auf 114 568 ℳ.

65. Prien-Aschau.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.
Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Schnorr von Carolsfeld Karl.
Architekt: Graff Jakob.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion **Rosenheim.** (Siehe Linie München-Grafing-Rosenheim.)

Diese Vizinalbahn verläßt die Ausgangsstation Prien an ihrem südlichen Ende und verfolgt noch auf 750 m Länge die Hauptbahn nach Salzburg, wendet sich dann, den Mühlbach und die Prien-Bernauer Straße überschreitend, nach der Thalschlucht von Urschalling und erhebt sich, an ihrem rechtseitigen Gehänge ansteigend, bis zu der Station Umrathshausen. Hinter dieser Station erreicht sie ihre höchste Erhebung und bewegt sich dann in südlicher Richtung mit geringer Senkung nach dem Prienthal und zur Endstation Niederaschau.

Der Höhenunterschied beider Endstationen beträgt 74,18 m, die Maximalsteigung 1 : 50 auf 2879 m Länge. In diese bei der Abzweigung von der Hauptbahn beginnende Steigung fallen auch bei der Einbiegung in die Thalschlucht bei Urschalling die ungünstigsten vorkommenden Krümmungen mit 550 m Radius.

Die ganze Bahnlinie mißt 9,62 km und liegt im Diluvium und der Molasse. Erdarbeiten größeren Umfanges erforderte nur die erste Strecke der Bahn nach ihrer Abzweigung, in welcher auf 3 km Länge 14 m hohe Aufdämmungen mit Einschnitten bis zu 12 m größter Tiefe ununterbrochen wechseln. An Kunstbauten enthält die Linie außer zahlreichen Bahn- und Wegdurchlässen eine 5 m hohe Durchfahrt, eine 14 m hohe Bahnbrücke mit 2 Öffnungen von je 18 m Weite über den Mühlbach und die Straße von Bernau nach Prien, eine 9 m hohe Bahnbrücke über den Schöpfbach nördlich von Aschau, sämtlich mit eisernen Brückenfahrbahnen, endlich eine 8 m hohe Wegbrücke, welche zugleich die von der Bahn durchkreuzte ärarialische Solenleitung von Reichenhall nach Rosenheim über die Bahn führt.

Die Eröffnung fand am 18. August 1878 statt. Die Baukosten betragen 1 282 590 ℳ oder per Kilometer 133 325 ℳ

66. Senden-Weißenhorn.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.
Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Schnorr von Carolsfeld Karl.
Architekt: Graff Jakob.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion
Memmingen. (Siehe Linie München-Buchloe-Memmingen.)

Die Vizinalbahn Senden-Weißenhorn, von der Station Senden der Illerbahn in südlicher Richtung ausgehend, wendet sich alsbald nach Osten, erreicht in konstanter Steigung den Höhenzug zwischen dem Iller- und Rothbachthale und senkt sich auf dem jenseitigen östlichen Gehänge nach diesem hinab, wo sie auf der Westseite der Stadt Weißenhorn endet.

An dem höchsten Punkte der Bahn befindet sich die einzige Zwischenstation Witzighausen. Der Höhenunterschied zwischen den beiden Endstationen beträgt nur 9,88 m, dagegen mißt die Erhebung der Bahn über dem Ausgangspunkte in dem 5 m tiefen Einschnitte bei Witzighausen 38,2 m und wird mit der 2000 m langen Maximalsteigung von 1 : 60 erreicht.

Der kleinste Krümmungsradius ist 500 m, die Entfernung der Endstationen beträgt 9,58 km. Die Bahn liegt im Diluvium und der Molasse.

Die bedeutendsten Arbeiten bildeten der lange Damm im Illerthale und der anschließende Bahneinschnitt auf der Anhöhe, dann eine gewölbte Durchfahrt für die Distriktsstraße von Ulm nach Weißenhorn.

Die Eröffnung fand am 15. September 1878 statt. Die Baukosten betragen 972 461 *M.* oder per Kilometer 101 509 *M.*

67. Feucht-Altdorf.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Fomm Ludwig.
Architekt: Zenger Karl.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion
Feucht in **Altdorf.**

Kunstmann Heinrich, Sektionsingenieur vom Jan. bis August 1877.
Weikmann Nikolaus, Sektionsingenieur vom August 1877 bis Juni 1880.
Extradition an die Sektion Nürnberg für Erweiterung des Staatsbahnhofes Nürnberg.

Die Linie verläßt die Station Feucht der Regensburg-Nürnberger Bahn in östlicher Richtung, bewegt sich am rechten Ufer des Gauxbaches bis Hahnhof und von da über Winkelhaid gegen die Wasserscheide des Gauxbaches und Röthenbaches bei Richthausen. Von da zieht sie sich im Gebiete des Röthenbaches

gegen Ludersheim, überschreitet dort ein Seitenthal und erhebt sich dann mit einer Steigung von 1 : 60 zu der in unmittelbarer Nähe der Stadt gelegenen Station Altdorf.

Der Höhenunterschied beider Endstationen beträgt 71,25 m, die Maximalsteigung 1 : 60 und der Minimalradius 450 m. Die Bahn ist 11,70 km lang und liegt ganz im Keuper.

Die größte Dammhöhe beträgt 10,7 m bei Gauxmühle und die größte Einschnittstiefe 5,5 m zwischen Hahnhof und Winkelhaid. An Kunstbauten enthält die Bahn außer mehreren kleinen Bahn- und Wegdurchlässen noch fünf Durchfahrten und eine Brücke, und zwar von 3,5 bis 5 m Lichtweite und 4 bis 9 m Höhe.

Die Bauarbeiten wurden im November 1877 begonnen und fand die Betriebseröffnung am 15. Oktober 1878 statt. Diese Bahn kostet 1 142 732 *M.* oder per Kilometer 97 669 *M.*

68. Weilheim-Murnau.

Bauoberleitung durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Schnorr von Carolsfeld Karl.
Architekt: Graff Jakob.

Ausführung durch die kgl. Eisenbahnbausektion

Weilheim. (Zugleich für die Strecke Unterpeißenberg-Sulz.)

Weil Joseph, Sektionsingenieur vom Dezember 1876 bis Mai 1879.
Roscher August, Sektionsverweser vom Juni 1879 bis Januar 1882.
Extradition an die Sektion München für den Umbau des Zentralbahnhofes München.

Aus der Station Weilheim südwestlich austretend, benutzt die Vizinalbahn von Weilheim nach Murnau auf kurze Strecke den Doppelbahnkörper der Peißenberger Bahn, wendet sich sodann bei der Abzweigung noch mehr südlich und erreicht nach Übersetzung des Tiefenbaches in mäßigem Anstieg die Station Polling Von hier beginnt die Bahn stärker zu steigen und gewinnt mit der Maximalsteigung von 1 : 60 die Höhe der bis an das rechtseitige Amperufer vorspringenden sog. Westerleite, erhält zwischen Oberhausen und Huglfing eine mit letzterem Orte gleichnamige Station und steigt nun wieder nach Überschreitung des Hungerbaches unter hauptsächlicher Anwendung der Maximalsteigung von 1 : 60 in südlicher Richtung zur Station Uffing empor. Nach Durchbrechung eines zwischen dieser Station und dem Staffelsee liegenden Bergrückens erreicht die Linie am nördlichen Ende des Sees dessen Gelände, umgeht, scharf östlich ausbiegend, den See und die an seiner Ostseite liegende Ortschaft Rieden und wendet sich nun

wieder südlich gegen den Markt Murnau, dessen zwischen dem Orte und dem Staffelsee hoch am Seegelände situierte Station mit letztmaliger Anwendung des Steigungsmaximums von 1 : 60 erreicht wird. Die 21,38 km lange Bahn ersteigt von der Station Weilheim bis zur Station Murnau eine absolute Höhe von 129,30 m; sie liegt im Diluvium und der Molasse.

Die größte vorkommende Steigung hat wie mehrfach erwähnt, das Verhältnis von 1 : 60, der kleinste Krümmungsradius mißt 400 m, kommt jedoch nur einmal und zwar in einer mit 1 : 200 geneigten Strecke vor.

Die Erdarbeiten an dieser Linie sind nicht unbedeutend, insbesondere sind der größere Einschnitt an der Westerleite und mehrere bedeutende Einschnitte in der Nähe von Huglfing zu erwähnen. Die Kunstbauten sind dagegen unerheblich und beschränkten sich, abgesehen von zwei kleineren eisernen Brücken über den Tiefenbach und Hungerbach, auf zwei eisengedeckte Durchfahrten und verschiedene Durchlässe, für welche vorzugsweise Cementröhren in Anwendung gekommen sind.

Die Eröffnung der Bahn erfolgte am 15. Mai 1879 und die Baukosten betragen 1 806 437 *M.* oder per Kilometer 84 492 *M.*

69. Wiesau-Tirschenreuth.

Bauoberleitung durch die Direktion der kgl. priv. bayer. Ostbahnen in München.

Strauß Matthäus, bauleitender Oberingenieur vom April 1872 bis März 1873.

Ausführung durch den bauleitenden Ingenieur:

Eickemeyer Karl, Ostbahnbetriebsingenieur in Eger vom April 1872 bis März 1873.

Die Vizinalbahn Wiesau-Tirschenreuth verläßt am südlichen Ende die Station Wiesau, nimmt eine südwestliche Richtung an, die sie im allgemeinen bis Wiesau beibehält, fällt bei Leugas, einen Terrainrücken durchbrechend, ins Thal der Wiesau hinab, überschreitet dasselbe 2,5 m über Thalsohle mittels einer gewölbten 5,2 m weiten Brücke, durchsetzt die Hofwiesenteiche, hebt sich auf kurze Strecke, um den Ausläufer eines Höhenzuges zu durchschneiden, und senkt sich, durch den Gräuelteich gehend und den Katzbach mittels einer eisernem Blechbalkenbrücke von 4,1 m Lichtweite 2 m hoch übersetzend, ins Thal der Waldnaab hinab. Von hier ab verbleibt die Linie bis zur Station Tirschenreuth steigend und noch mehrere Weiher und Teiche durchsetzend immer auf deren rechtseitigem Gelände.

Die Endstation Tirschenreuth ist am Kreuzungspunkte zweier Staatsstraßen $^1/_2$ km von der Stadt entfernt angelegt.

Die 10,99 km lange Bahnlinie wurde am 10. November 1872 dem Betriebe übergeben. Die größte vorkommende Steigung ist 1 : 130, der Minimalradius beträgt 520 m.

Die Baukosten betragen 459 514 *M.* oder per Kilometer 41 812 *M.*

D. Vormalige Ostbahnen,

welche von der Aktiengesellschaft auf ihre Kosten gebaut wurden und am 1. Januar 1875 durch Kauf in das Eigentum des Staates übergingen.

---

70. Ältere Linien.

a) **Nürnberg-Amberg-Regensburg.**
b) **München-Landshut-Geiselhöring.**
c) **Schwandorf-Furth** (Böhmer Linie).
d) **Regensburg-Geiselhöring-Passau.**

Oberleitung für die Projektierungsarbeiten bis zur Bildung der Ostbahngesellschaft durch die kgl. Eisenbahnbaukommission München.

Direktor: Pauli Friedrich August.
Oberingenieur: Beuschel Johann Georg.

Bauoberleitung durch die Direktion der kgl. priv. bayer. Ostbahnen in München.

Direktor: v. Denis Paul.
Technischer Sektionschef und Stellvertreter des Direktors: Hummel Karl.
Direktionsingenieure: Lang Karl und Strauß Matthäus.
Architekt: Hügel Heinrich.

Ausführung durch die Eisenbahnbausektionen:

1. **Nürnberg.**
   Nahm August, Sektionsingenieur vom Juni 1856 bis Mai 1859. Extradition an die Betriebsverwaltung.
2. **Hersbruck.**
   Hepp Ludwig, Sektionsingenieur vom Mai 1853 bis Juli 1860. Extradition an die Betriebsverwaltung.

3. Sulzbach.

Mack Gustav, Sektionsingenieur vom Juli 1856 bis Juni 1860. Extradition an die Betriebsverwaltung.

4. Amberg.

Strauß Matthäus, Sektionsingenieur vom Mai 1853 bis Juni 1856.

Waßheim Philipp, Sektionsingenieur vom Aug. 1856 bis Okt. 1859.

Fomm Ludwig, Sektionsingenieur vom Okt. 1859 bis Jan. 1860. Extradition an die Betriebsverwaltung.

5. Schwandorf.

v. Stokar Franz, Sektionsingenieur vom Juli 1856 bis Mai 1860. Extradition an die Betriebsverwaltung.

6. Regenstauf.

Fomm Ludwig, Sektionsingenieur vom Juli 1856 bis Oktober 1859. Mit der Sektion Amberg vereinigt.

7. Regensburg.

Spandau Ferd., Sektionsingenieur vom April 1852 bis Juli 1860. Extradition an die Betriebsverwaltung.

8. München.

Geiger Georg Adam, kgl. Sektionsingenieur für die Maximiliansbahn, zugleich mit der Projektierung der Linie München-Regensburg beschäftigt, vom August 1854 bis Juni 1856.

Lang Karl, Direktions- und Sektionsingenieur vom Juli 1856 bis Januar 1860. Extradition an die Betriebsverwaltung.

9. Freising.

Müller Franz jun., Sektionsingenieur vom Juni 1856 bis März 1858. Extradition an die Sektionen München und Moosburg.

10. Moosburg.

Seitz Anton, kgl. Sektionsingenieur vom August 1854 bis Juni 1855. Mit der kgl. Sektion Landshut vereinigt.

Wetter Markus, Sektionsingenieur vom Aug. 1856 bis Okt. 1858. Mit der kgl. Sektion Landshut vereinigt.

11. Landshut.

Preu Friedrich, kgl. Sektionsingenieur vom Sept. bis Okt. 1854.

Seitz Anton, Sektionsingenieur vom Juni 1855 bis September 1858.

Wetter Markus, Sektionsingenieur vom Okt. 1858 bis Mai 1860. Extradition an die Betriebsverwaltung.

12. Pfaffenberg.

Hilgard Julius, Sektionsingenieur vom Juli 1856 bis Mai 1860. Extradition an die Betriebsverwaltung.

13. Geiselhöring.

Michel Ludwig, Sektionsingenieur vom Juli 1856 bis Juni 1860. Extradition an die Betriebsverwaltung.

14. Bodenwöhr.

Straus Abraham, Sektionsingenieur vom Mai 1859 bis März 1861.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

15. Roding.

Fraas Heinrich, Sektionsingenieur vom März 1859 bis März 1861.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

16. Cham.

Strauß Matthäus, Sektionsingenieur für die Projektierung teils in Cham teils in Furth vom Juli 1856 bis Januar 1857.

Beichele Adolf, Sektionsingenieur vom April 1859 bis Dezember 1861
Extradition an die Betriebsverwaltung.

17. Furth i. W.

Strauß Matthäus, Sektionsingenieur für die Projektierung teils in Cham, teils in Furth vom Juli 1856 bis Januar 1857.

Peter Karl, Sektionsingenieur vom Oktober 1859 bis Februar 1863.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

18. Straubing.

Gigl Eugen, Sektionsingenieur vom August 1854 bis Oktober 1860
Extradition an die Betriebsverwaltung.

19. Plattling.

Lohbauer Konrad, Sektionsingenieur vom Juli 1856 bis Juni 1862.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

20. Vilshofen.

Culmann Karl, kgl. Sektionsingenieur vom April 1852 bis Juni 1855.
Extradition an die kgl. Sektion Straubing.

Heuser Karl, Sektionsingenieur vom August 1856 bis Dezember 1860.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

21. Passau.

Schlichtegroll Ludwig, Sektionsingenieur vom Juni 1856 bis Dezember 1861.
Extradition an die Betriebverwaltung.

a) Nürnberg-Amberg-Regensburg.

Die Nürnberg-Amberg-Regensburger Bahn geht vom Bahnhofe Nürnberg aus auf dem linken Hochufer der Pegnitz an den Städtchen Lauf und Hersbruck vorüber und tritt bei Happurg in das Kies- und Hammerthal ein, welche sie jedoch schon jenseits der Station Hartmanshof wieder verläßt, um sich durch das enge gewundene, von pittoresken Dolomitfelsen begrenzte Etzelwanger Thal auf aneinander sich reihenden Steindämmen und Felseneinschnitten zur Grenzscheide des Wassergebietes von Rhein und Donau zu erheben.

Nachdem die Wasserscheide oberhalb der Station Neukirchen erstiegen ist, senkt sich die Bahn an schroffen, von Felsen durchzogenen Hügeln zur Station

wieder südlich gegen den Markt Murnau, dessen zwischen dem Orte und dem Staffelsee hoch am Seegelände situierte Station mit letztmaliger Anwendung des Steigungsmaximums von 1 : 60 erreicht wird. Die 21,38 km lange Bahn ersteigt von der Station Weilheim bis zur Station Murnau eine absolute Höhe von 129,30 m; sie liegt im Diluvium und der Molasse.

Die größte vorkommende Steigung hat wie mehrfach erwähnt, das Verhältnis von 1 : 60, der kleinste Krümmungsradius mißt 400 m, kommt jedoch nur einmal und zwar in einer mit 1 : 200 geneigten Strecke vor.

Die Erdarbeiten an dieser Linie sind nicht unbedeutend, insbesondere sind der größere Einschnitt an der Westerleite und mehrere bedeutende Einschnitte in der Nähe von Huglfing zu erwähnen. Die Kunstbauten sind dagegen unerheblich und beschränkten sich, abgesehen von zwei kleineren eisernen Brücken über den Tiefenbach und Hungerbach, auf zwei eisengedeckte Durchfahrten und verschiedene Durchlässe, für welche vorzugsweise Cementröhren in Anwendung gekommen sind.

Die Eröffnung der Bahn erfolgte am 15. Mai 1879 und die Baukosten betragen 1 806 437 ℳ. oder per Kilometer 84 492 ℳ.

69. Wiesau-Tirschenreuth.

Bauoberleitung durch die Direktion der kgl. priv. bayer. Ostbahnen in München.

Strauß Matthäus, bauleitender Oberingenieur vom April 1872 bis März 1873.

Ausführung durch den bauleitenden Ingenieur:

Eickemeyer Karl, Ostbahnbetriebsingenieur in Eger vom April 1872 bis März 1873.

Die Vizinalbahn Wiesau-Tirschenreuth verläßt am südlichen Ende die Station Wiesau, nimmt eine südwestliche Richtung an, die sie im allgemeinen bis Wiesau beibehält, fällt bei Leugas, einen Terrainrücken durchbrechend, ins Thal der Wiesau hinab, überschreitet dasselbe 2,5 m über Thalsohle mittels einer gewölbten 5,2 m weiten Brücke, durchsetzt die Hofwiesenteiche, hebt sich auf kurze Strecke, um den Ausläufer eines Höhenzuges zu durchschneiden, und senkt sich, durch den Gräuelteich gehend und den Katzbach mittels einer eisernem Blechbalkenbrücke von 4,1 m Lichtweite 2 m hoch übersetzend, ins Thal der Waldnaab hinab. Von hier ab verbleibt die Linie bis zur Station Tirschenreuth steigend und noch mehrere Weiher und Teiche durchsetzend immer auf deren rechtseitigem Gelände.

Die Endstation Tirschenreuth ist am Kreuzungspunkte zweier Staatsstraßen ½ km von der Stadt entfernt angelegt.

Die 10,99 km lange Bahnlinie wurde am 10. November 1872 dem Betriebe übergeben. Die größte vorkommende Steigung ist 1 : 130, der Minimalradius beträgt 520 m.

Die Baukosten betragen 459 514 ℳ. oder per Kilometer 41 812 ℳ.

D. Vormalige Ostbahnen,

welche von der Aktiengesellschaft auf ihre Kosten gebaut wurden und am 1. Januar 1875 durch Kauf in das Eigentum des Staates übergingen.

---

70. Ältere Linien.

a) **Nürnberg-Amberg-Regensburg.**
b) **München-Landshut-Geiselhöring.**
c) **Schwandorf-Furth** (Böhmer Linie).
d) **Regensburg-Geiselhöring-Passau.**

Oberleitung für die Projektierungsarbeiten bis zur Bildung der Ostbahngesellschaft durch die kgl. Eisenbahnbaukommission München.

Direktor: Pauli Friedrich August.
Oberingenieur: Beuschel Johann Georg.

Bauoberleitung durch die Direktion der kgl. priv. bayer. Ostbahnen in München.

Direktor: v. Denis Paul.
Technischer Sektionschef und Stellvertreter des Direktors: Hummel Karl.
Direktionsingenieure: Lang Karl und Strauß Matthäus.
Architekt: Hügel Heinrich.

Ausführung durch die Eisenbahnbausektionen:

1. **Nürnberg.**
   Nahm August, Sektionsingenieur vom Juni 1856 bis Mai 1859. Extradition an die Betriebsverwaltung.
2. **Hersbruck.**
   Hepp Ludwig, Sektionsingenieur vom Mai 1853 bis Juli 1860. Extradition an die Betriebsverwaltung.

3. Sulzbach.

Mack Guſtav, Sektionsingenieur vom Juli 1856 bis Juni 1860. Extradition an die Betriebsverwaltung.

4. Amberg.

Strauß Matthäus, Sektionsingenieur vom Mai 1853 bis Juni 1856.

Waßheim Philipp, Sektionsingenieur vom Aug. 1856 bis Okt. 1859.

Fomm Ludwig, Sektionsingenieur vom Okt. 1859 bis Jan. 1860. Extradition an die Betriebsverwaltung.

5. Schwandorf.

v. Stokar Franz, Sektionsingenieur vom Juli 1856 bis Mai 1860. Extradition an die Betriebsverwaltung.

6. Regenſtauf.

Fomm Ludwig, Sektionsingenieur vom Juli 1856 bis Oktober 1859. Mit der Sektion Amberg vereinigt.

7. Regensburg.

Spandau Ferd., Sektionsingenieur vom April 1852 bis Juli 1860. Extradition an die Betriebsverwaltung.

8. München.

Geiger Georg Adam, kgl. Sektionsingenieur für die Maximiliansbahn, zugleich mit der Projektierung der Linie München-Regensburg beſchäftigt, vom Auguſt 1854 bis Juni 1856.

Lang Karl, Direktions- und Sektionsingenieur vom Juli 1856 bis Januar 1860. Extradition an die Betriebsverwaltung.

9. Freiſing.

Müller Franz jun., Sektionsingenieur vom Juni 1856 bis März 1858. Extradition an die Sektionen München und Moosburg.

10. Moosburg.

Seitz Anton, kgl. Sektionsingenieur vom Auguſt 1854 bis Juni 1855. Mit der kgl. Sektion Landshut vereinigt.

Wetter Markus, Sektionsingenieur vom Aug. 1856 bis Okt. 1858. Mit der kgl. Sektion Landshut vereinigt.

11. Landshut.

Preu Friedrich, kgl. Sektionsingenieur vom Sept. bis Okt. 1854.

Seitz Anton, Sektionsingenieur vom Juni 1855 bis September 1858.

Wetter Markus, Sektionsingenieur vom Okt. 1858 bis Mai 1860. Extradition an die Betriebsverwaltung.

12. Pfaffenberg.

Hilgard Julius, Sektionsingenieur vom Juli 1856 bis Mai 1860. Extradition an die Betriebsverwaltung.

13. Geiſelhöring.

Michel Ludwig, Sektionsingenieur vom Juli 1856 bis Juni 1860. Extradition an die Betriebsverwaltung.

14. Bodenwöhr.

Straus Abraham, Sektionsingenieur vom Mai 1859 bis März 1861.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

15. Roding.

Fraas Heinrich, Sektionsingenieur vom März 1859 bis März 1861.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

16. Cham.

Strauß Matthäus, Sektionsingenieur für die Projektierung teils in Cham teils in Furth vom Juli 1856 bis Januar 1857.

Beichele Adolf, Sektionsingenieur vom April 1859 bis Dezember 1861
Extradition an die Betriebsverwaltung.

17. Furth i. W.

Strauß Matthäus, Sektionsingenieur für die Projektierung teils in Cham, teils in Furth vom Juli 1856 bis Januar 1857.

Peter Karl, Sektionsingenieur vom Oktober 1859 bis Februar 1863.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

18. Straubing.

Gigl Eugen, Sektionsingenieur vom August 1854 bis Oktober 1860
Extradition an die Betriebsverwaltung.

19. Plattling.

Lohbauer Konrad, Sektionsingenieur vom Juli 1856 bis Juni 1862.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

20. Vilshofen.

Culmann Karl, kgl. Sektionsingenieur vom April 1852 bis Juni 1855.
Extradition an die kgl. Sektion Straubing.

Heuser Karl, Sektionsingenieur vom August 1856 bis Dezember 1860.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

21. Passau.

Schlichtegroll Ludwig, Sektionsingenieur vom Juni 1856 bis Dezember 1861.
Extradition an die Betriebverwaltung.

a) Nürnberg-Amberg-Regensburg.

Die Nürnberg-Amberg-Regensburger Bahn geht vom Bahnhofe Nürnberg aus auf dem linken Hochufer der Pegnitz an den Städtchen Lauf und Hersbruck vorüber und tritt bei Happurg in das Kies- und Hammerthal ein, welche sie jedoch schon jenseits der Station Hartmanshof wieder verläßt, um sich durch das enge gewundene, von pittoresken Dolomitfelsen begrenzte Etzelwanger Thal auf aneinander sich reihenden Steindämmen und Felseneinschnitten zur Grenzscheide des Wassergebietes von Rhein und Donau zu erheben.

Nachdem die Wasserscheide oberhalb der Station Neukirchen erstiegen ist, senkt sich die Bahn an schroffen, von Felsen durchzogenen Hügeln zur Station

Sulzbach hinab, erreicht dort das Thal des Rosenbaches und folgt demselben bis zu seiner Vereinigung mit dem Vilsthale nächst Altmannshof.

Von hier aus wendet sich die Bahnlinie in beinahe südlicher Richtung der Stadt Amberg zu, übersetzt in der Nähe des Erzberges mittels einer Blechbalkenbrücke die Vils und gelangt bald darauf in den an der Nordseite zwischen der Stadt und dem Mariahilfberg gelegenen Bahnhof zu Amberg.

Jenseits desselben hält die Bahntrace noch eine kurze Strecke die vorige Richtung ein, biegt dann bei dem Dorfe Rinnersbrücke in einem Bogen von beiläufig 90° von dem Vilsthale ab, berührt das nördliche Ufer des Heidweihers und ersteigt das Plateau, welches das Flußgebiet der Vils und Naab daselbst scheidet.

Bei der Station Freihöls erreicht die Bahn das Thal des Fensterbaches, eines kleinen Affluenten der Naab, folgt dessen Lauf bis Irrenlohe, dann dem Fuße der Hügel, welche die rechte Seite des Naabthales begrenzen, bis zu dem Orte Richt und setzt, das Inundationsgebiet schräg durchschneidend, mittels einer 156 m langen Blechbalkenbrücke unterhalb Schwandorf auf das linke Naabufer über.

Bei der Haltstelle Klardorf 6,46 km abwärts von Schwandorf beginnt die Bahn an den Granithügeln zwischen Naab und Regen sich abermals zu erheben, schneidet bei der Station Haidhof 10 m tief in den Höhenrücken ein und läßt sich dann, den Bergkegel des Ponholzer Forstes zur Gewinnung besserer Neigungsverhältnisse umfahrend, in das Regenthal hinab.

Auf einer massiven steinernen Brücke mit 3 Öffnungen zu je 11,67 m Lichtweite, dann einer ebenfalls massiven Hauptbrücke mit 6 Bogen zu je 17,51 m Lichtweite wird der Regen unterhalb Regenstauf überschritten, das linkseitige Hochufer 4 km abwärts verfolgt, sodann aber das Regenthal wieder verlassen, und durch die Terrainmulde, welche östlich zwischen der vorderen Berggruppe und dem Hauptgebirgsstocke sich zur Donau erstreckt, diese 2 km unterhalb Regensburg erreicht.

Über die Donau und ihr Uberschwemmungsgebiet führen zwei Brücken: die massive steinerne Flutbrücke am linken Ufer mit 5 Öffnungen zu je 14,59 m Weite, dann die eiserne Gitterbrücke über den Hauptstrom, ebenfalls von 5 Öffnungen aber zu je 46,69 m Lichtweite, an welche links 3, und rechts 12 steinerne Bogen von je 14,59 m lichter Öffnung sich anschließen. Beide Brücken zusammen haben eine Länge von 635 m und bieten dem Strome ein freies Durchflußprofil von ca. 525 m Breite.

Auf dem rechten Donauufer angelangt dreht sich die Bahn in einer Kurve von 730 m Radius stromaufwärts und endet in dem an der Südseite der Stadt Regensburg zwischen dieser und dem Galgenberg gelegenen Bahnhofe.

Mit Ausnahme der Strecke Hartmannshof-Sulzbach, wo Steigungen von 1 : 100 in jeder Richtung, und der Strecke Hersbruck-Hartmanshof, wo solche von 1 : 183 vorkommen, ist das Verhältnis 1 : 200 nirgends überschritten.

Die Krümmungshalbmesser gehen, die Strecke Hartmannshof-Sulzbach ausgenommen, auf der freien Bahn nicht unter 583 m herab, auf oben genannter Strecke dagegen geboten Terrainschwierigkeiten eine Einschränkung bis zu 335 m.

Die Länge der ganzen Linie beträgt 136,12 km, und liegt diese vorwiegend anfangs im Keuper-, dann im Lias-, Jura- und Quartärgebilde und streift endlich bei Regenstauf das Urgebirge.

Von derselben wurde die Teilstrecke Nürnberg-Hersbruck am 9. Mai und die Strecke Hersbruck-Regensburg am 12. Dezember 1859 eröffnet.

b) München-Landshut-Geiselhöring.

Der Bahnhof der Ostbahn in München, nunmehr mit dem Zentralbahnhofe München vereinigt, lag dem Staatsbahnhofe unmittelbar zur Seite und stand durch Nebengeleise mit ihm in Verbindung.

Die Linie München-Landshut zweigt vom Zentralbahnhofe in einer Kurve von 90° ab, wendet sich gegen Norden, kreuzt vor dem Orte Neuhausen die Nymphenburger-, etwas weiter die Dachauerstraße und führt in langen geraden Linien, Schleißheim berührend, am Saume des Dachauer- und Freisinger Mooses hin nach Freising.

Selten findet sich ein Terrain, welches für die Anlage einer Eisenbahn günstiger beschaffen ist, als die Isarebene zwischen München und Freising.

In unmittelbarer Nähe der letztgenannten Stadt und abwärts derselben sind die Verhältnisse minder günstig.

Der Bahnhof Freising mußte der Hochwasser wegen durchgängig 1,5 bis 2,5 m hoch aufgeschüttet und ein 2 bis 3 m hoher Damm bis zu dem Orte Marzling, gegen 4 km lang, unterhalb Freising aufgeführt werden.

Dort verläßt die Bahn die Isarniederung, zieht sich durch das in nordöstlicher Richtung sich öffnende Langenbacher Thal zur Amper hinüber, folgt dieser bis Moosburg und überschreitet sie weiter abwärts kurz vor ihrer Vereinigung mit der Isar in schräger Richtung mittels einer eisernen Gitterbrücke von 9 Öffnungen und 158 m Lichtweite.

Nicht weit von der Stelle, wo beide Flüsse sich vereinigen, wirft sich die Isar gegen das linke Ufer und bespült unmittelbar den Fuß des steil abfallenden Hügels, auf welchem das Schloß Isareck und ein Teil des Ortes Volkmannsdorf liegt.

Wie der Lauf der Amper auf- und abwärts der Bahnbrücke mittels Durchstichen und Beschränkungsbauten reguliert werden mußte, so war bei Volkmannsdorf erst die Isar zu verdrängen und der für die Bahnanlage erforderliche Raum zu schaffen.

Unterhalb Volkmannsdorf wendet sich die Isar wieder den rechtseitigen Höhen zu, an deren Fuß die Stadt Landshut liegt. Das Isarthal ist hier 2 ½ bis 3 km breit und wird beinahe in seiner ganzen Breite von den Hochwassern überflutet. Dadurch wurde man beim Baue der Linie München-Geiselhöring bestimmt, an der linken Thalseite sich zu halten, erst bei dem Orte Altdorf mit einem Damme senkrecht über das Thal zu gehen und sich von dieser Seite der Stadt Landshut zu nähern. Der Bahnhof Landshut mußte infolge dieser

Tracierung Kopfstation werden und als Konsequenz derselben die Bahn in ihrer Weiterführung auf demselben Wege zu den linkseitigen Höhen zurückkehren.

Als jedoch im Jahre 1874 der Bau der Linie Landshut-Landau a. d. Isar beschlossen wurde, war an Beibehaltung und Erweiterung dieser Kopfstation um so weniger zu denken als auch die dereinstige Einmündung der 3 Bahnen von Neumarkt a. R., Ingolstadt und event. Erding berücksichtigt werden mußte. Dieselbe wurde daher verlassen und ein neuer Bahnhof mit durchgehender Hauptlinie außerhalb der Vorstadt St. Nikola angelegt, welcher allerdings sehr große Erdarbeiten wegen der Hochwasserverhältnisse erforderte.

Von Landshut ab beginnt die Bahn sich zu heben und gelangt, in das bei der Station Mierskofen ausmündende Thal seitwärts einbiegend, zur nahen Wasserscheide zwischen der Isar und der kleinen Laaber.

Obwohl die Bahnachse sich der Wellenform des Hügellandes möglichst anschmiegt, erforderte die Herstellung des Bahnkörpers von der Station Mierskofen ab nicht unbedeutende Erd- und Kunstbauarbeiten. Der Einschnitt an der Wasserscheide hat 740 m Länge bei 22 m größter Tiefe und gegen 240000 cbm Inhalt. Weniger Hindernissen begegnete die Bauführung auf der nördlichen Abdachung der Wasserscheide.

Nachdem bei dem Orte Kleeham das Thal des Ergoldsbaches auf einem 820 m langen und 12½ m hohen Damme mit eingebauter massiver Brücke von 53 m Länge passiert ist, lehnt sich die Bahn fortwährend mit $^1/_{150}$ fallend an die linkseitigen Thalgehänge an und folgt denselben bis zur Station Ergoldsbach, von wo aus sie sich in der Thalsohle bis zur Station Neufahrn b. E. hinzieht und unterhalb derselben mit einer Wendung gegen Nordosten in das Thal der kleinen Laaber eintritt.

Sanft abfallende Hügel mit dem fruchtbarsten Getreideboden begrenzen die rechte Thalseite, auf welcher sich die Bahn, ohne nennenswerte größere Bauwerke aufzuweisen, an den Orten Ober- und Niederlindhart, Laaberweinting und Sallach vorüber nach Geiselhöring bewegt und an die Regensburg-Passauer Linie anschließt.

Die Bahnplanie im Einschnitte auf der Wasserscheide zwischen Isar und Laaber liegt 59,94 m über dem neuen Bahnhof in Landshut und 31,91 m über der Station Ergoldsbach. Bei der kurzen Entwickelung mußte nach beiden Seiten mit 1:150 hinabgegangen werden. Im übrigen ist zwischen München und Geiselhöring das Maximum 1:200 eingehalten.

Wie die Steigungsverhältnisse, so sind auch die Krümmungsverhältnisse zwischen Landshut und Ergoldsbach weniger befriedigend, als auf dem übrigen Teile der Linie, indem dort zur Vermeidung größerer Kosten Kurven bis zu 350 m Halbmesser angewendet sind.

Die Entfernung München-Geiselhöring ist 112,54 km, und liegt die Linie im Diluvium, Alluvium und der Molasse.

Dieselbe wurde am 3. November 1858 bis Landshut und am 12. Dezember 1859 bis Geiselhöring eröffnet.

c) Schwandorf-Furth i. W.

Die Bahn nach Pilsen und Prag zweigt sich im Bahnhofe zu Schwandorf von der Nürnberg-Amberg-Regensburger Linie in östlicher Richtung ab.

Nach dieser Seite erstreckt sich bis zum Thale des Regenflusses ein flaches mit Nadelholzwäldern und zahlreichen Weihern bedecktes Hügelland, der Keuper- und Kreideformation angehörend, buchtartig in das Granitgebirg hinein, welches im allgemeinen einer Eisenbahnanlage nicht ungünstig ist.

Außer dem 5 km von Schwandorf entfernten Einschnitte bei Kronstetten, welcher bei 11 m größter Tiefe 925 m lang durch ein mächtiges Tegellager gegraben ist, kommt kein weiteres Bauwerk von Bedeutung vor.

Die Wasserscheide zwischen Naab und Regen, in welche nicht mehr als 5½ m eingeschnitten wird, liegt 41,73 m über der Planie des Bahnhofes zu Schwandorf und wird von da ohne jede Gegensteigung erreicht.

Von dort senkt sich die Bahn bis Blechhammer, woselbst wegen der Nähe des Hüttenwerkes Bodenwöhr und des Marktes Bruck eine Station errichtet ist, um 21,60 m, setzt mittels einer eisernen Fachwerkbrücke über einen Arm des weitausgestreckten Hammerweihers und erhebt sich dann wieder bis zu der sekundären Wasserscheide diesseits der Haltstelle Neubäu auf eine Höhe von 12,55 m, um von dort neuerdings zur Station Roding, welche am Saume des Regenthales liegt, 22,84 m zu fallen.

Von dem westlichen Ende des oben erwähnten Kronstätter Einschnittes bis zur Station Roding, auf eine Länge von mehr als 30 km, läuft die Bahn fortwährend durch Wald.

Steigungs- und Krümmungsverhältnisse sind günstig zu nennen, indem die Steigungen nirgends mehr als 1 : 200 betragen und der kleinste Krümmungshalbmesser 584 m Länge hat.

Von der Station Roding, 2 km nördlich von dem Markte gleichen Namens gelegen, führt die Bahn auf der rechten Seite des Regenthales aufwärts an den Orten Pösing, Loibling und der Stadt Cham vorüber bis zu dem Dorfe Altenstadt, tritt dort in das von Norden herabkommende Thal der Chamb ein und verfolgt dasselbe, ohne den Fluß zu überschreiten, die vortretenden Hügel teils anstreifend, teils einschneidend bis zur Stadt Furth und der nahen Landesgrenze bei Plaßendorf.

Der Anschlußpunkt an der österreichischen Grenze liegt 61,33 m über der Planie des Bahnhofes zu Furth, während die Entfernung bis dahin in gerader Linie keine 4 km beträgt.

Dieses Verhältnis wies darauf hin, sich die Bahnlinie thunlichst entwickeln zu lassen, um die relative Steigung günstiger zu gestalten. Dadurch daß dieselbe zuerst in dem Thal der warmen Pastritz in der Richtung gegen Vollmann, dann in einem Bogen von 438 m Halbmesser wieder zurück und um den Dieberg und Klöpfelsberg herum gegen Plaßendorf geführt worden ist, hat sich eine Länge von mehr als 6½ km mit einer 2067 m langen Maximalsteigung von 1:97 ergeben, an welche sich Steigungen von 1 : 100 und 1 : 116 anschließen.

Auf der untern Strecke bis zum Bahnhofe Furth wird das Steigungsmaximum von 1/200 nur noch unmittelbar vor dem Eintritte der Bahn in den genannten Bahnhof überschritten, indem hier eine Steigung von 1/150 und 1/148 vorkommt.

Wenn auch auf der zweiten Hälfte der Linie von Roding bis zur Landesgrenze im allgemeinen mehr Schwierigkeiten zu bewältigen waren, als auf der Strecke Schwandorf-Roding und namentlich beim Vorüberführen der Bahn an dem dicht am Regen gelegenen Orte Pösing, in den Fluß gebaut, dann bei Loibling, Cham und Altenstadt dieselbe in Granitfelsen gesprengt werden mußte, auch nicht unbedeutende Dämme bei Loibling, Cham, Arnschwang und Furth herzustellen waren, so verursachte doch die kurze Strecke von Furth bis zur Landesgrenze die meiste Arbeit. Der aus Gneis bestehende Bergrücken, auf welchem die Stadt Furth liegt, wird in einer Tiefe von 10½ m durchschnitten und die Distriktsstraße von Vollmann mit einer massiven Brücke über den Einschnitt geführt.

Der Damm über das Thal der warmen Pastritz erreicht eine Höhe von 16 m bei 600 m Länge und enthält eine massive Brücke mit zwei Bogen von je 8,1 m Weite. Weiterhin mußte der Klöpfelsberg, ein nordwestlicher Ausläufer des Dieberges, mit einem Stollen durchfahren werden, welcher zwar nur 100 m lang, aber in Hornblendestein zu treiben war.

Die Länge der Linie vom Stationsgebäude zu Schwandorf bis zur Landesgrenze beträgt 73,90 km.

Dieselbe wurde in zwei Terminen dem Betriebe übergeben, nämlich: von Schwandorf nach Cham am 7. Januar und von Cham zur Landesgrenze am 20. September 1861.

d) Regensburg-Geiselhöring-Passau.

Einen Kilometer außerhalb des Bahnhofes Regensburg bis wohin beide Bahnen parallel nebeneinander laufen, trennt sich die Regensburg-Passauer Linie von der gegen Norden der Donau sich zuwendenden Regensburg-Amberg-Nürnberger Linie, nähert sich, statt die Richtung in der Donauebene direkt nach Straubing zu nehmen, der südlichen Hügelreihe und verläßt bei der Station Moosham das Donauthal, um über Sünching nach Geiselhöring zu gelangen und dort die von München über Landshut herabkommende Bahn aufzunehmen.

Hierdurch wurde Geiselhöring Knotenpunkt dreier Hauptbahnen und bestand als solcher bis zu der im Jahre 1873 erfolgten Eröffnung der Abkürzungslinien Sünching-Straubing und Neufahrn-Obertraubling. Mit der im Jahre 1880 vollendeten Strecke Landshut-Landau verlor Geiselhöring die letzte durchgehende Linie und die Strecken Neufahrn-Straubing und Sünching-Geiselhöring werden z. Z. als Sekundärbahnen betrieben.

Die Linie Geiselhöring-Passau gewinnt bei der Haltstelle Pilling die Donauebene wieder und verbleibt darin bis zu dem Markte Pleinting, indem sie die

Stadt Straubing, die Märkte Plattling und Osterhofen, dann die Ortschaften Amselfing, Straßkirchen, Stephansposching und Langenisarhofen berührt.

Die einzigen nennenswerten Hindernisse, welche dem Bahnbaue hier im Wege standen, sind die von dieser Seite in die Donau sich ergießenden Flüsse Aitrach, Irlbach und Isar.

Über die beiden ersteren führen steinerne Brücken von 65 und 33 m Länge, über den Hauptstrom der Isar bei Plattling aber eine eiserne Fachwerksbrücke mit Granitpfeilern, welche in sechs Öffnungen 162 m freien Raum überspannt.

Am rechten Ufer der Isar dehnt sich das Inundationsgebiet in einer Breite von ca. 5 km aus und ebenso lang ist der Bahndamm, welcher sich mit seiner Krone 2 bis 3 m über den natürlichen Boden erhebt und in welchem zur Durchleitung der Hochwasser nicht weniger als 10 Flutbrücken mit einem Durchflußprofile von zusammen 125 m angebracht sind.

Unterhalb des Marktes Pleinting, wo sich das Donauthal verengt, das Granitgebirg bis an das Ufer des Flusses herantritt und das schmale Vorland noch dazu durch die Landstraße, sowie stellenweise durch Höfe und Ortschaften eingenommen ist, mehrten sich die Bauschwierigkeiten in erheblicher Weise.

Die Stadt Vilshofen wird an der Bergseite mit einem Einschnitte von 9½ m größter Tiefe und 350 m Länge umgangen und die Vils daselbst in einer Höhe von 14 m mit einer massiven 97 m langen Brücke überschritten.

Weiterhin passiert die Bahn, der Donau entlang nach Passau führend, mittels einer massiv gewölbten Brücke die Wolfach in einer Höhe von 10 m, dann den Laufenbach mit einer vierbogigen Brücke gleicher Konstruktionsart.

Den größten Zeit- und Geldaufwand erforderte aber der Bahnbau an der sog. Löwenwand zwischen den Orten Seestätten und Wörth, wo an dem Fuße der steil abfallenden Granitfelsen kaum die Staatsstraße notdürftig Platz gefunden hatte und streckenweise die ganze Bahnbreite durch 2 bis 3½ m hohe Mauern hergestellt werden mußte, dann die Herstellung des sich in der Richtung gegen Passau anschließenden über 7 m hohen und über 1 km langen Dammes.

Nicht mindere Schwierigkeiten hatte die Bahnhofanlage zu Passau und die Weiterführung von dort bis zur Landesgrenze zu überwinden.

Die eigentümliche Lage der Stadt auf einer Landzunge zwischen Donau und Inn, auf zwei Seiten von diesen mächtigen Strömen, auf der dritten von Bergen umschlossen, ließ in Bezug auf die Situation des Bahnhofes keine Wahl. Nur an der Westseite der Stadt längs der Donau bot sich ein geeigneter Platz. Da aber nach dieser Richtung hin die Vorstadt St. Nikola liegt und das Terrain gegen die Donau stark abfällt, so waren, um den erforderlichen Raum für die Bedürfnisse eines Grenzbahnhofes und zweier Verwaltungen zu gewinnen, nicht nur sehr kostspielige Erwerbungen von Gebäuden und Gärten notwendig, sondern auch umfangreiche Erdarbeiten und Straßenverlegungen auszuführen.

Vom östlichen Ende des Bahnhofes gelangt die Bahn mittels eines 172 m langen unter dem Exerzierplatze durchgeführten Stollens in einer Kurve von 241 m Radius und einer Gegenkurve von 292 m zum Inn, geht in schräger Richtung

über den Fluß und erreicht, nachdem sie sich auf dem rechten Ufer in einer zweiten Kurve von 292 m Radius flußaufwärts gewendet, den nur 0,6 km entfernten Anschlußpunkt an der Landesgrenze gegen Österreich. So viel diese Tracierung auch zu wünschen übrig läßt, so mußte es doch dabei sein Verbleiben haben, weil jede irgend belangreiche Verbesserung bei den dortigen Lokalitäten die Kosten enorm gesteigert haben würde.

An der Stelle, wo die Bahn den Inn überschreitet, ist derselbe zwischen Felsenufer auf 80,4 m, weit über die Hälfte seiner normalen Breite, eingeengt, hat eine reißende Geschwindigkeit und eine abnorme Tiefe. Diese ganze Breite wird mit einer eisernen Fachwerksbrücke ohne Mittelpfeiler überspannt. Die Gründung eines solchen würde, wenn auch nicht unausführbar, doch äußerst schwierig und kostspielig gewesen sein. In schräger Richtung gemessen liegen die Landpfeiler 90,4 m auseinander und auf die gleiche Entfernung trägt die Brückenbahn frei ohne Unterstützung.

Linkerseits schließen sich an die Strombrücke 5 schief in Stein gewölbte Flutbogen von je 14 m Lichtweite an, rechts eine von 11,7 m.

Das Schienengeleis der Brücke liegt 4 m über dem höchsten Wasserstand und 13,7 m über dem Nullpunkte des Innpegels.

Bezüglich des Längenprofiles der Regensburg-Passauer Bahn kommt zu bemerken, daß zwar der Bahnhof zu Passau nur 37,71 m tiefer liegt, als der Bahnhof zu Regensburg, daß aber dieses allgemeine Gefäll durch häufige Gegensteigungen unterbrochen ist. Trotzdem kann die Vertikalprojektion im allgemeinen günstig genannt werden, da weder Steigungen noch Neigungen unter 1 : 200, noch auch diese auf langen Strecken vorkommen.

Nicht minder befriedigend ist die horizontale Projektion von Regensburg nach Vilshofen. Der kleinste Krümmungshalbmesser mißt 584 m.

Von Vilshofen bis Passau sind dagegen zur Vermeidung unverhältnismäßiger Kosten Radien von 438 und 350 m angewendet, vom Bahnhofe Passau bis zur Landesgrenze, wie oben bemerkt, sogar von 241 und 292 m.

Als ein Beleg, wie Eisenbahn und Landstraße sich den beschränkten Raum längs der Donau von Vilshofen ab streitig machen, mag noch angeführt werden, daß die beiden Verkehrswege auf eine Entfernung von 21 km, abgesehen von den zahlreichen Stellen, wo die Straße seitwärts verlegt wurde, sich nicht weniger als zwölfmal kreuzen. Die Länge der Linie von Regensburg bis zur Landesgrenze bei Passau beträgt auf dem Umwege über Geiselhöring 127,47 km und auf der Abkürzung über Radldorf 119,03 km.

Regensburg-Geiselhöring-Straubing gelangte am 12. Dezember 1859 zur Eröffnung und Straubing-Passau-Landesgrenze am 20. September 1860.

Die Baukosten der älteren und Oberpfälzer Linien betragen bis Schluß des Jahres 1881 ohne Geldaufbringungskosten und Zwischenzinsen 94 955 367 M. Werden diese Baukosten auf beide Liniengruppen nach Verhältnis der Baukosten bis zum Jahr 1870, bis wohin die Rechnungen getrennt geführt wurden, repartiert, so treffen auf die älteren Linien, einschließlich der Regensburger- und

Passauer-Donauländebahn 72 107 607 M., und bei einer Länge der Hauptlinien von 450,01 km per Kilometer 160 236 M., und auf die Oberpfälzer Linien 22 847 760 M., und bei einer Länge der Linien von 161,75 km per Kilometer 141 254 M.

71. Oberpfälzer Linien.

a) Schwandorf-Weiden-Bayreuth.
b) Weiden-Eger.

Bauoberleitung durch die Direktion der kgl. priv. bayer. Ostbahnen in München.

Direktor: v. Denis Paul.
Oberingenieur: Lang Karl.
Architekt: Hügel Heinrich.

Ausführung durch die Eisenbahnbausektionen:

1. Nabburg.

Harrasser Christian, Sektionsingenieur vom April 1862 bis Februar 1865.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

2. Wernberg.

Sager Michael, Sektionsingenieur vom April 1862 bis Juli 1863.
Extradition an die Sektion Nabburg.

3. Weiden.

Strehl Ludwig, Sektionsingenieur vom April 1862 bis Nov. 1864.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

4. Pressath.

Volkert Ferd., Sektionsingenieur vom April 1862 bis Nov. 1864.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

5. Kemnath II.

Binnwerk Georg, Sektionsingenieur vom April 1862 bis Febr. 1865.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

6. Kemnath I.

Eder Joseph, Sektionsingenieur vom April 1862 bis Juli 1863.
Extradition an die Sektion Kemnath II.

7. Bayreuth.

Fraas Heinrich, Sektionsingenieur vom März 1861 bis Oktober 1864.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

8. Neustadt a. W.

Angermann Karl, Sektionsingenieur vom April 1862 bis April 1864.
Extradition an die Sektion Weiden.

9. Reuth.

Eickemeyer Karl, Sektionsingenieur vom April 1862 bis Jan. 1865.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

10. Mitterteich.

Binger Heinrich, Sektionsingenieur vom April 1862 bis März 1866.
Extradition an die Sektion Eger.

11. Waldsassen.

Beichele Adolf, Sektionsingenieur vom April 1862 bis Januar 1866.
Extradition an die Sektion Eger.

12. Eger.

Sager Michael, Sektionsingenieur vom Juli 1863 bis März 1866.
Binger Heinrich, Sektionsingenieur vom März bis Oktober 1866.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

a) Schwandorf-Weiden-Bayreuth.

Diese Linie verläßt als Doppelbahn der Route nach Nürnberg den Bahnhof Schwandorf und begleitet dieselbe bis zur Station Irrenlohe. Nach dieser Station schlägt sie alsbald die nördliche Richtung ein, windet sich mit vollkommener Anschmiegung an das Terrain, größtenteils den Krümmungen des Flusses folgend, das rechtseitige Naabgehänge empor, passiert die Stationen Schwarzenfeld, Nabburg, Pfreimt und Wernberg, überschreitet außerhalb der Station Luhe die Heidenaab und erreicht den am rechtseitigen Ufer der Waldnaab gelegenen, ½ km von der Stadt entfernten Bahnhof Weiden.

Von hier ab wendet sich die Linie mittels einer strengen Kurve nach Westen, steigt im Thale der Schweinnaab zur Höhe im Manteler Walde auf und senkt sich dann, Parksteinhütten passierend, zur Heidenaab hinunter, welche sie bei der Station Schwarzenbach erreicht. Nunmehr entwickelt sich die Trace nach dreimaliger Überschreitung der Heidenaab zuerst an deren linker und dann an deren rechter Seite, betritt bei der Station Kemnath-Neustadt, sich nordwestlich wendend, das Thal des Flernitzbaches und gelangt endlich zur Wasserscheide zwischen Naab und Main, die sie in einer Tiefe von 2,0 m durchbricht und auf welcher sich die Station Kirchenlaibach befindet.

Von Kirchenlaibach weg fällt die Bahn im Leimbach und Seidwitzbachthale ab zur Station Seybothenreuth und von dort weiter in koupiertem Terrain zum Thale des roten Maines, in welches sie bei Neunkirchen gelangt. Nach zweimaliger Überschreitung des roten Maines mündet die Linie in den Ostbahnbahnhof Bayreuth, welcher bis zu dem in den Jahren 1878 bis 1880 erfolgten Umbau mit dem Bahnhofe der Neuenmarkt-Bayreuther Pachtbahn daselbst in unmittelbarer Geleiseverbindnng stand.

Die Maximalsteigung dieser Linie ist 1 : 100, welche jedoch nur einmal zwischen Stockau und Bayreuth angewendet wurde, sonst beträgt die größte Steigung auf der Strecke Schwandorf-Weiden 1:200 und auf der Strecke Weiden-Bayreuth 1:110.

Der kleinste Kurvenhalbmesser auf freier Bahn hat eine Länge von 484 m.

Am 1. Oktober 1863 wurde die Teilstrecke Schwandorf-Weiden dem Betriebe übergeben, während Weiden-Bayreuth am 1. Dezembre 1863 zur Eröffnung gelangte.

Die Länge der Linie beträgt 102,01 km. An größeren Kunstbauten sind eine Anzahl Blechbalkenbrücken von 8,7 bis 18,0 m Lichtweite erwähnenswert, dann die gewölbte 15 m hohe, 25,83 m weite Bahnbrücke über den roten Main bei Aiching und die im Übergange über das rote Mainthal vor dem Bahnhofe Bayreuth befindliche massive Brücke mit 2 gewölbten Öffnungen von je 19,85 m Lichtweite.

Die Bahnlinie durchsetzt von Schwandorf bis kurz vor Naabburg tertiäre Schichten, tritt dann in die Gneisformation ein und verbleibt in derselben bis Luhe, bewegt sich hierauf im oberen rotliegenden bis etwas außerhalb Rothenstadt, durchschneidet von da bis Schwarzenbach nur quartäre Ablagerungen und durchzieht dann bis Bayreuth das gesamte Hauptkeuperstockwerk.

b) Weiden-Eger.

Gleich außerhalb des Bahnhofes Weiden zweigt diese Linie von der Schwandorf-Bayreuther Bahn in rein nördlicher Richtung ab und übersetzt bei Rehenmühle die Schweinnaab. Hernach hebt sie sich die Vorlande zwischen dieser und der Waldnaab empor und läßt sich in das Thal der letzteren hinunter, um dasselbe bei Neustadt a. W. zu erreichen. Nunmehr dem Flußlaufe folgend, zieht sie sich längs desselben in die Höhe, überbrückt ihn mehreremale, schneidet in die vortretenden Bergrücken in Tiefen von 4 bis 18 m ein und betritt außerhalb der Station Windischeschenbach das Fichtelnaabthal. In diesem entwickelt sich die Trace, größtenteils ansteigend, den Fluß öfters überschreitend, bis sie bei Trautenberg nördlich in ein Seitenthal abbiegt. Von hier ab, an Reuth vorbei weiter emporgeführt, schlägt sie bei Rechenlohe eine nordwestliche Richtung ein, passiert die Station Wiesau und bewegt sich über das gleichnamige Flüßchen hinweg. Oberhalb Schönfeld gelangt sie zur Wasserscheide zwischen Naab und Wondreb, welche sie mittels eines nur 3,5 m tiefen Einschnittes durchbricht. Jetzt senkt sich die Bahn, Mitterteich berührend, an den linkseitigen Gehängen des Seibertsbaches hinab, gewinnt bei Kriegermühle das Wondrebthal, begleitet dasselbe und durchzieht die Stationen Steinmühle und Waldsassen. Immerwährend abfallend, kreuzt sie die von Wunsiedel kommende Staatsstraße, läuft längere Zeit mit der Chaussee nach Eger parallel, übersetzt dieselbe und den Hundsbach und tritt bei Egerteich auf k. k. österreichisches Gebiet über. Nach einer kurzen Gegensteigung bei Schönlind fällt sie im Wondrebthale weiter bis Pograth, senkt sich die Vorlande zwischen Wondreb und Eger hinab und erreicht den dort situierten Bahnhof an dessen Südende. Der Bahnhof Eger, für 4 Bahnverwaltungen südöstlich der Stadt angelegt, ist 1 km vom Mittel der Stadt entfernt. Als bedeutende Bauobjekte dieser Bahnlinie sind zu verzeichnen:

a) an Kunstbauten: 8 eiserne Brücken über die Waldnaab zwischen Neustadt W. a. und der Fichtelnaabmündung, größtenteils je 2 Öffnungen haltend mit einer Gesamtlichtweite von 34,5 m bis 58 m, eine eiserne Brücke über die Fichtelnaab bei Wiudischeschenbach mit 2 Öffnungen, eine

zu 32,5 m Weite, die andere 5 m weit und zwei massive gewölbte Brücken in der Nähe der vorbenannten über denselben Fluß mit je 26,4 m Öffnung;

b) an Erdarbeiten: Mehrere Felseinen- und Anschnitte zwischen Neustadt a. W. und Reuth, 7 bis 18 m tief, der Einschnitt bei Pograth 12 m tief und der Einschnitt vor dem Bahnhofe Eger 18 m tief; ferners mehrere Dämme, anschließend an die oben benannten Kunstbauten 7 bis 12 m hoch, und 2 Dämme bei Pograth 18 m und 12 m hoch.

Außer 2 kurzen Steigungen von 1:100 und 1:110 zwischen Reuth und Wiesau kommen keine größeren Gradienten als 1:120 vor. Der kleinste Kurvenradius hat eine Länge von 350 m.

Die 59,74 km lange Bahnlinie gelangte streckenweise zur Eröffnung und zwar Weiden-Mitterteich am 15. August 1864 und Mitterteich-Eger am 15. Oktober 1865. Die Bahnlinie durchschneidet den Granit, den Gneis, den Hornblende- und Glimmerschiefer und außerdem noch Quartärschichten.

Bezüglich der Baukosten siehe die sog. älteren Ostbahnlinien.

72. Straubing direkt Sünching.

Bauoberleitung durch die Direktion der kgl. priv. bayer. Ostbahnen in München.

Oberingenieur: Fomm Ludwig.
Architekt: Zenger Karl.

Ausführung durch die Eisenbahnbausektion

Geiselhöring.

Schlagintweit Anton, Ostbahnbetriebs- und Sektionsingenieur vom Juni 1870 bis August 1873.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

Diese Bahnlinie, welche die Route Passau-Geiselhöring-Regensburg um 8,44 km abkürzt, begleitet 5 km lang als Doppelbahn die Straubing-Geiselhöringer Linie und entfernt sich dann von dieser in westlicher Richtung, übersetzt vor Radldorf die kleine Laaber 7 m hoch über Thalsohle, durchzieht in einer Geraden vollkommen ebenes Terrain und wendet sich dann nordwestlich, um sich mit der Geiselhöring-Sünchinger Linie zu vereinigen. Mit dieser überschreitet sie die große Laaber und gelangt in die Station Sünching.

Eröffnet wurde dieselbe am 1. Juli 1873 und beträgt deren Länge 16,16 km.

Die größte vorkommende Steigung ist 1:200, der kleinste Kurvenradius mißt 730 m.

Größere Bauobjekte kamen nicht zur Ausführung.

Die Baukosten betragen bis Schluß des Jahres 1881 ohne Geldaufbringung 1 035 985 ℳ. oder per Kilometer 64 108 ℳ.

72. Regensburg-Neumarkt i. O.-Nürnberg mit Erweiterung der Ostbahnhöfe Regensburg und Nürnberg.

Bauoberleitung durch die Direktion der kgl. priv. bayer. Ostbahnen in München.

Oberingenieur: Fomm Ludwig.
Architekt: Zenger Karl.

Ausführung durch die Eisenbahnbausektionen:

1. Regensburg. (Von Erwerbung der Ostbahnen durch den Staat im Mai 1875 ab Regensburg II benannt. Siehe auch Sektion Regensburg der Donauthalbahn.)

Peter Karl, Sektionsingenieur vom Nov. 1869 bis Nov. 1872.
Schmidt Wilhelm, Sektionsverweser vom Nov. bis Dez. 1872.
Schöller Wilhelm, Sektionsingenieur vom Dezember 1872 bis August 1873.
Zenger Joseph, Ostbahnbetriebs- und Sektionsingenieur vom August 1873 bis Juni 1880.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

2. Laaber.

Hüttner Karl, Sektionsingenieur vom Juli 1869 bis Juli 1871.
Extradition an die Sektion Parsberg.

3. Parsberg.

Schöller Wilhelm, Sektionsingenieur vom Aug. 1869 bis Dez. 1872.
Mit der Sektion Regensburg vereinigt.

4. Neumarkt i. O.

Kohler Friedrich, Sektionsingenieur vom Aug. 1869 bis Sept. 1873.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

5. Nürnberg.

Strehl Ludwig, Sektionsingenieur vom Mai 1869 bis Dez. 1871.
Extradition an die Betriebsverwaltung.

Bauleitung für die Erweiterung des Ostbahnhofes Nürnberg:

Mennel Johann, Ostbahnbetriebsingenieur vom November 1871 bis Juni 1872.
Beichele Adolf, desgleichen vom Juni 1872 bis August 1876.
Höchstetter Chr., kgl. Betriebsingenieur vom Aug. 1876 bis April 1877.
Extradition an die kgl. Eisenbahnbausektion Nürnberg I für Erweiterung des Staatsbahnhofes Nürnberg.

Die Bahn beginnt von Regensburg aus mit ihrer schwierigsten Strecke. Schon der Bahnhof Regensburg selbst erforderte an der Ausmündung der Bahn einen sehr namhaften Erdabhub, wobei ein römisches Totenfeld mit vielen interessanten Funden aufgedeckt wurde. Nachdem die Linie sich [illegible] Donau-

thalbahn bis in die Nähe von Prüfening hingezogen hat, beginnt sie, behufs Überschreitung der hochgelegenen Wasserscheide zwischen Naab und Laber ober Etterzhausen, schon von hier aus zu steigen. Sie erreicht auf diese Weise mittels eines über 18 m hohen Dammes die Donaubrücke bei Maria Ort. Diese besteht auf dem rechtseitigen niedrigen Donauufer aus 6 in Stein gewölbten Flutöffnungen zu je 24 m Lichtweite, dann aus 3 mit eisernen Fachwerken überspannten Stromöffnungen von je 63 m Lichtweite. Die oben liegende Fahrbahn liegt 21,4 m über Nullpegel der Donau. Hiermit tritt die Bahn in das Naabthal ein, dessen rechtseitiges Gehänge bis zur Station Etterzhausen von 4 bedeutenden Schluchten zerrissen ist, weshalb auf dieser Strecke Dämme von 17 m bis 35 m Höhe mit Felseneinschnitten von 11 m bis 25 m Tiefe abwechseln. Die hierbei notwendigen 4 Durchfahrten mit Sohlenkanälen für die Wildwasser erhielten Längen von 33 m bis 37 m. Die Station Etterzhausen selbst liegt 58 m über dem Wasserspiegel der Naab an dem Nordgehänge eines bewaldeten dolomitischen Bergrückens.

Bei dem Pfarrdorfe Nittendorf wird die Wasserscheide zwischen Naab und Laber erreicht. Hier war ein sehr bedeutender Bahneinschnitt von 730 m Länge geboten, da die Wasserscheide in einer Tiefe von 36 m durch Braunkohlen- und Mergellager durchstochen werden mußte. Erdrutschungen von ungeheuerer Ausdehnung machten den Bahnbau in diesem Einschnitte zu einem höchst ungünstigen, so daß man es schließlich vorzog, die Bahnplanie hier vorerst nicht auf die volle Tiefe hinabzutreiben, wenn auch hierbei eine Steigung von 1 : 70 provisorisch in Anwendung zu bringen war. Hingegen erfolgte nach einigen Jahren die volle Ausbeutung des Einschnittes ohne alle Schwierigkeiten, so daß nunmehr auch hier die Maximalsteigung von 1 : 100 nicht überschritten ist.

Aus dem Einschnitte heraustretend gelangt man zur Station Aichhofen. Von dieser weg steigt die Bahn immer weiter an dem linken Labergehänge, welches wie das rechtseitige Naabgehänge von tiefen Schluchten vielfach durchschnitten ist. Es kommen daher auf dieser Strecke große Erdarbeiten vor, deren bedeutendste waren: der Seelacher Einschnitt 20 m tief, welcher der Hauptmasse nach ähnliches Material wie der Nittendorfer Einschnitt zu tage förderte, ferners der Endorfer Damm und die Abtragungen und Auffüllungen vor Bergstetten mit einem 115 m langen Kunstbau.

Weiters ist der Viadukt bei Friesenmühle über die schwarze Laber als ein hervorragendes Kunstbauobjekt zu verzeichnen. Derselbe ist 41 m hoch und hat 3 nicht ganz gleich weite Öffnungen von je über 55 m Lichtweite, die mit eisernem parallelgurtigem Fachwerke überspannt sind.

Nach Passierung der Station Parsberg und des 20 m tiefen Einschnittes außerhalb derselben entfernt sich die Bahn von der schwarzen Laber unweit Darshofen und gelangt nun, das Mühlthal bei Kerschhofen mittels eines 22 m hohen Dammes übersetzend und fortwährend ansteigend, zum 18 m tiefen Wasserscheideeinschnitt zwischen der schwarzen und der kleinen Laber bei Bazhausen; von da fällt sie dann, den Bergrücken bei Salmannsdorf in einer Tiefe von

30 m durchschneidend zur Deininger Laber hinab, diese mittels eines 5 Öffnungen haltenden Viaduktes übersetzend. Derselbe ist 39 m hoch und wurde als Fachwerksbrücke mit 3 Öffnungen zu je 60 m projektiert, mußte aber, da im Jahre 1872 Dammrutschungen in nächster Nähe eingetreten waren, um 2 Öffnungen, eine zu 60 m, die andere zu 70 m erweitert werden.

Die Bahn, welche hier eine Abwechselung schwieriger Bauten und schöner Landschaftsbilder bietet, senkt sich nun allmählich, die Station Deining und den dortigen großen Einschnitt passierend, über Sengenthal an den östlichen Gehängen des Greisel- und Sulzbachthales zur Ebene bei Neumarkt herab. In derselben läuft sie einige Zeit mit der Neumarkt-Beilngrieser Straße parallel und gelangt alsbald in den an der Südseite von der Stadt Neumarkt angelegten Bahnhof. Hierauf überbrückt sie den Donau-Main-Kanal, wendet sich mittels einer größeren Kurve gegen Heng und mußte, da nächst Postbauer die Wasserscheide zwischen Donau und Main zu durchbrechen war, ein Einschnitt von 14 m Tiefe ausgehoben werden.

Bei Guglhof überkreuzt sie nochmals den Kanal und erreicht, bei Ochenbruck die Schwarzach durch eine 22 m hohe gewölbte 3 Öffnungen haltende Brücke mit je 17 m Lichtweite überschreitend, endlich die Station Feucht.

Durch den Lorenzer Reichsforst, in welchem sie östlich von Altenfurth die Staatsstraße dreimal durchkreuzt und an dem bekannten zu den Ausflügen von Nürnberg so viel benutzten Dutzendteich entlang sich hinziehend, mündet sie unweit Glaishammer in die alte Amberg-Nürnberger Linie ein, um mit dieser den Bahnhof Nürnberg zu erreichen.

Die größte Steigung beträgt 1 : 100, der Minimalradius hat 580 m Länge.

Infolge Erbauung dieser Linie mußten auch die Bahnhöfe in Regensburg und Nürnberg für Zwecke der Ostbahnverwaltung eine wesentliche Erweiterung erfahren.

Für die Eröffnung der ganzen 100,55 km langen Bahnlinie war zuerst der Herbst 1872 in Aussicht genommen; die 36,09 km lange Teilstrecke Nürnberg-Neumarkt konnte jedoch schon am 1. Dezember 1871 eröffnet werden, während die 20,45 km lange Strecke Neumarkt-Seubersdorf vorzugsweise wegen der Erdabbrüche am linkseitigen Gehänge des Laberüberganges bei Deining erst am 15. Mai 1873 dem Betriebe übergeben wurde. Die Inbetriebsetzung der 44,01 km langen Strecke Seubersdorf-Regensburg verzögerte sich wegen der Rutschungen im Nittendorfer Einschnitte bis 1. Juli 1873.

Von Regensburg bis Prüfening geht die Bahn nur durch quartäre Gebilde, tritt dann in den weißen Jura ein und verbleibt in demselben, inzwischen einigemale durch tertiäre Auflagerungen gehend, bis in die Nähe von Salmannsdorf, durchschneidet von hier bis Neumarkt die Triasformation und erreicht dort den Keuper, den sie bis Nürnberg nicht verläßt.

Die Baukosten betragen bis Schluß des Jahres 1881 ohne Geldaufbringung 32 077 405 ℳ oder per Kilometer 319 019 ℳ

74. Neufahrn b. E. direkt Obertraubling.

Bauoberleitung durch die Direktion der kgl. priv. bayer. Ostbahnen in München.
Oberingenieur: Fomm Ludwig.
Architekt: Zenger Karl.

Ausführung durch die Eisenbahnbausektionen:

1. **Eggmühl.**
   Decher August, Sektionsingenieur vom Juni 1870 bis Aug. 1873.
   Sektionssitz in Neufahrn b. E. vom August 1873 bis April 1874.
   Extradition an die Betriebsverwaltung.
2. **Köfering.**
   Hänlein Wilhelm, Sektionsingenieur vom Juni 1870 bis Aug. 1873.
   Extradition an die Sektion Eggmühl in Neufahrn b. E.

Die Linie, welche die Route Landshut-Geiselhöring-Regensburg um 13,26 km abkürzt, benutzt den Doppelbahnkörper der Strecke Neufahrn-Geiselhöring vom Bahnhofe Neufahrn b. E. bis ca. 2 km außerhalb desselben und verläßt ihn sodann in nördlicher Richtung, um nach Übersetzung des kleinen Laaberthales bei Oberlindhart in das Haselbachthal zu gelangen.

Außerhalb der Station Steinrain entwickelt sich die Bahn in einem kleinen Seitenthale des Haselbaches weiter, durchsetzt die Wasserscheideeinsattelung bei Aschholzhausen und fällt an den westlichen, größtenteils flachen Gehängen des Deggenbachthales nach Eggmühl im großen Laaberthale hinab.

Nach Überschreitung des letzteren an der schmalsten Stelle unterhalb Eggmühl, in einer Höhe von 13 m über der Thalsohle, steigt sie in stets nördlicher Richtung zur Wasserscheide zwischen Laaber und Pfatter empor und senkt sich sodann zum Hagelstadter Thale.

Nachdem sie dieses verlassen, bewegt sich die Linie die sanften Ausläufer gegen die Donauebene hinab, geht, eine nordwestliche Richtung annehmend, an Altegglofsheim vorbei, erreicht Köfering auf der Ostseite und mündet am Südende in die Station Obertraubling ein.

Die Gesamtlänge beträgt 31,07 km, die Maximalsteigung ist 1 : 180 und der Minimalradius 438 m.

Als größere Bauobjekte sind zu bemerken: der Aschholzhauser Einschnitt mit 27 m Tiefe und die Bahnbrücke über die große Laaber, deren Planie 13 m über der Thalsohle liegt.

In vorerwähntem Einschnitte traten Rutschungen in sehr ausgedehntem Maße zu tage, welche nur mit großer Anstrengung und namhaften Mitteln bewältigt werden konnten.

Die Bahnlinie liegt im tertiären und quartären Gebiet und wurde am 6. August 1873 eröffnet.

Die Baukosten betragen bis Schluß des Jahres 1881 ohne Geldaufbringung, jedoch einschließlich des 2. Geleises zwischen Obertraubling und Regensburg, 6 328 465 M. oder per Kilometer 203 684 M.

75. Weiden-Neukirchen.

Bauoberleitung durch die Direktion der kgl. priv. bayer. Ostbahnen in München.

Oberingenieur: Fomm Ludwig.
Architekt: Zenger Karl.

Später durch die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Fomm Ludwig.
Architekt: Zenger Karl.

Ausführung durch die Eisenbahnbausektionen:

1. **Mantel in Weiden.**

Kurz Johann Nepomuk, Sektionsingenieur vom November 1872 bis Oktober 1876.

Mit der Sektion Pfarrkirchen der Rottthalbahn vereinigt.

2. **Vilseck.**

Lutz Kosmas, Sektionsingenieur vom Juni 1872 bis März 1876.

Extradition an die Sektion Mantel in Weiden.

Vom Bahnhofe Weiden ab bis Ullersricht liegt die Linie auf der Doppelbahn der früher erbauten Strecke nach Schwandorf, zweigt dann von derselben in südwestlicher Richtung ab, durchschneidet die Einsattelung bei Etzenricht, fällt zur Haidenaab hinunter und überschreitet diese vor der Station Weiherhammer.

Von hier ab sich in westlicher Richtung im Röthenbachthale erhebend, passiert sie die Station Röthenbach, macht eine Ausbeugung nach Süden, übersetzt den Hammerweiher und gelangt zur Wasserscheide zwischen Naab und Vils. Diese in der Nähe des Dorfes Thannsüß gelegen, mußte mittels eines 800 m langen am Sattelpunkte 6,5 m tiefen Einschnittes im oberen Rothliegenden durchstochen werden.

Aus dem Einschnitte heraustretend, senkt sich die Bahn langsam, das Vilslein überbrückend, an Freihung vorüber zum Vilsübergange bei Frauenbrunn hinunter und steigt dann, eine südliche Richtung verfolgend, bis zur Station Vilseck, welche unmittelbar der Stadt gegenüber am rechtseitigen Vilshochufer und anstoßend an die Distriktsstraße nach Auerbach errichtet wurde.

Von dieser Station weg läßt sie sich vom Hochufer in den Vilsthalgrund hinab und erreicht diesen bei Gumpenhof.

Zwischen Schlicht und vorbesagtem Orte zwangen die scharfen Krümmungen des dort sich verengenden Vilsthales zu einer zweimaligen Überschreitung und einer zweimaligen Korrektion des Flusses; ferners bedingten dieselben nicht unbedeutende Felseneinschnitte im braunen Jura.

Aus der Vilsniederung steigt die Trace am linkseitigen Gehänge empor, berührt Schönlind und verläßt das Vilsthal, indem sie in einer strengen Kurve nach Nordwesten abbiegt und auf 300 m Länge einen Sandsteinfelsen bis zu 16 m Tiefe anschneidet. An Großalbershof vorüber entwickelt sie sich fortwährend ansteigend bis zu der bei letztgenanntem Dorfe gelegenen Wasserscheide zwischen zweien Affluenten der Vils. Die Überschreitung dreier Seitenbäche und die Höhe der dieselben trennenden Terrainrücken zwangen auf dieser Teilstrecke zu nicht unbedeutenden Erdarbeiten, namentlich zu einer 900 m langen, 16 m hohen Aufdämmung bei Eberhardsbühl aus den zunächst gelegenen Einschnitten in buntem Keuper, und die Durchbrechung der Wasserscheide gebot die Herstellung eines Einschnittes von 19,5 m Tiefe in schwarzem Jura. Von da entfernt sich die Linie in südwestlicher Richtung, geht über das Röckenrichter Thal mittels eines 24 m hohen Dammes hinweg und erreicht bei Peilstein die Hauptwasserscheide zwischen Rhein und Donau.

In einem 12,5 m tiefen Einschnitte in Dolomit passiert sie dieselbe und mündet endlich steil abfallend am Ostende in die Station Neukirchen ein.

Die größeren Kunstbauten dieser Bahnlinie sind:

1. Die Bahnbrücke über die Naab bei Weiherhammer, eine schiefe Blechbalkenbrücke mit 6 Öffnungen von je 17,32 m Lichtweite;
2. die beiden Vilsbrücken bei den sog. Schlichterkellern, wovon jede 30 m weit und mit eisernen Fachwerksträgern überbrückt ist;
3. die Durchfahrt im Röckenrichter Damme, halbkreisförmig gewölbt, 4,5 m weit und 63,46 m lang.

Die Maximalsteigung der Bahn ist 1 : 150, der Minimalradius 600 m.

Eröffnet wurde die gesamte 51,50 km lange Bahnlinie am 15. Oktober 1875.

Die Baukosten betragen bis Schluß des Jahres 1881 ohne Geldaufbringung 9 920 669 *M.* oder per Kilometer 192 634 *M.*

76. Plattling-Mühldorf.

Bauoberleitung durch die Direktion der kgl. priv. bayer. Ostbahnen in **München.**

Oberingenieur: Fomm Ludwig.
Architekt: Zenger Karl.

Später durch die Generaldirektion der kgl. bayer. **Verkehrs**anstalten (Bauabteilung) in München.

Eisenbahnbaudirektor: v. Röckl Alois.
Ingenieurtechnischer Referent: Fomm Ludwig.
Architekt: Zenger Karl.

Ausführung durch die Eisenbahnbausektionen:

1. **Plattling.** (Zugleich für die Linie Plattling-Eisenstein.)
   Hänlein Wilhelm, Sektionsingenieur vom September 1873 bis September 1874.
   Schmidt Wilhelm, Sektionsingenieur vom Sept. 1874 bis März 1878.
   Extradition an die Sektion Deggendorf der Linie Plattling-Eisenstein.
2. **Landau a. Isar.** (Zugleich für die Linie Landshut-Landau a. Isar.)
   Straub Karl, Sektionsingenieur vom April 1872 bis Dez. 1874.
   Seemann Lorenz, Sektionsingenieur vom Dezember 1874 bis September 1878.
   Kremser Leopold, Sektionsingenieur vom September 1878 bis Januar 1881.
   Extradition an die Sektion Landshut, der Linie Landshut-Landau a. Isar.
3. **Gangkofen.**
   Götz Remigius, Sektionsingenieur vom Nov. 1871 bis Jan. 1873.
   Seemann Lorenz, Sektionsingenieur vom Jan. 1873 bis Dez. 1874.
   Schnitzlein Friedrich, Sektionsingenieur vom Dezember 1874 bis März 1878.
   Sektion nach Neumarkt a. R. verlegt.
4. **Neumarkt a. R.** (Zugleich für die Rottthalbahn und für die Linie Landshut-Neumarkt a. R.)
   Schnitzlein Friedrich, Sektionsingenieur vom April 1878 bis Juli 1880.
   Extradition an die Sektion Pfarrkirchen der Rottthalbahn.
5. **Mühldorf.** (Von der Erwerbung der Ostbahnen durch den Staat im Mai 1875 an Mühldorf II benannt. Siehe auch Sektion Mühldorf der Linie München-Simbach.)
   Götz Remigius, Sektionsingenieur vom Januar 1873 bis Mai 1876.
   Extradition an die Sektion Gangkofen.

Diese Bahnlinie nimmt, nachdem sie den Bahnhof Plattling verlassen, eine südwestliche Richtung an, berührt den Ort Wallersdorf und gelangt, eine Wendung nach Westen machend und von Plattling her teils schwach ansteigend, teils in Horizontalen sich bewegend, in den Bahnhof Landau, welcher am linken Isarufer, 1 km von der Stadt entfernt, errichtet wurde.

Von Landau weg folgt sie dem Laufe der Isar bis zur Station Pilsting, wendet sich dann südwestlich und überschreitet bei Goben die Isar, deren Altwässer und Mühlkanäle, mittels eiserner Brücken.

Von diesen sind erwähnenswert:

1. Die eigentliche Isarbrücke, eine Fachwerksbrücke mit 5 Öffnungen von je 36 m, deren Fahrbahn 8 m über Thalsohle liegt;

2. die Überführung über ein Altwasser der Isar, zugleich auch Flutöffnung, kurz vor Benkhausen, bestehend aus einer 25 m weiten Fachwerksbrücke, deren Planie sich 9 m über Terrain befindet.

Nachdem die Bahn das Isarthal überschritten, geht sie am rechtseitigen Isargehänge an Mamming vorbei, übersetzt den Mammingerbach mittels eines Viaduktes von 3 mit Blechbalken überbrückten, je 15 m weiten Öffnungen, deren Fahrbahn 21 m über Hochwasser liegt, steigt das linkseitige Gelände des Griesbaches empor und erreicht bei Wunder die Wasserscheide zwischen Isar und Vils, welche sie in einer Tiefe von 25 m und teilweise im Gefälle durchbricht.

Bemerkenswert ist, daß in der Horizontalen dieses Einschnittes die Haltestelle Griesbach 1,5 km vom Orte entfernt angelegt werden mußte, da die Trace von Mamming her mit 1 : 100 ansteigend die Wahl eines anderen Punktes nicht gestattete.

Nun beginnt die Linie stark zu fallen, überbrückt den Seegraben durch einen 22 m hohen mit eisernem Fachwerke überdeckten Viadukt von 50 m Lichtweite, macht eine starke Wendung nach Südwesten, senkt sich am quellenreichen linkseitigen Gehänge der Vils hinab, überschreitet das Vilsthal in einer strengen Kurve, schlägt eine östliche Richtung ein und erreicht bei dem Orte Marklkofen die Station Frontenhausen.

Die Führung des Hochwassers der Vils unter der Bahn hindurch bedingte die Erstellung von folgenden Brücken:

1. Einer 14 m weiten mit Blechbalken überdeckten Flutbrücke, deren Planie 5,5 m über der Thalsohle liegt;
2. einer Bahnbrücke mit 3 Öffnungen, hiervon 2 Flutöffnungen von je 25 m Lichtweite mit eisernem Fachwerk überbrückt und einer Flutöffnung von 4,5 m Lichtweite, mit Blechträgern überdeckt, die zugleich als Durchfahrt dient. Die Fahrbahn derselben liegt 6 m über Thalsohle;
3. einer Brücke mit 2 Öffnungen von je 25 m Lichtweite, welche mit eisernem Fachwerke und einer zugleich als Durchfahrt dienenden Flutöffnung von 4,5 m Lichtweite, welche mit Blechbalken überdeckt ist. Die Fahrbahn der Brücke befindet sich 5,5 m über Terrain.

Die Trace verläßt hierauf die Station Frontenhausen, durchbricht stark ansteigend in einer strengen Kurve die Vorlande zwischen der Vils und dem Schwimmbache, wendet sich südlich und tritt vor Siglhof in das Thal des Schwimmbaches ein, überschreitet denselben und geht auf dessen rechtem Gehänge fort bis kurz vor Walmwagner, wo sie das Trennbachthal in einer Höhe von 12 m über Terrain mittels eines 11 m weiten, durch Blechträger überdeckten Viaduktes überbrückt und entwickelt sich auf dem linkseitigen Gelände des Trennbaches, bis sie, immerwährend stark ansteigend, bei Obertrennbach die Wasserscheide zwischen Vils und Rott erreicht. Diese wird in einer Tiefe von 15 m durchschnitten. An der höchsten Stelle des Wasserscheideeinschnittes, in der Horizontalen, befindet sich die Haltestelle Trennbach.

Von Obertrennbach weg fällt die Linie im Katzbachthale ab, biegt bei Unterschwandorf die Vorlande durchschneidend, ins Binathal ein, passiert die Station

Gangkofen, überschreitet bald nachher die Bina mittels einer 20 m weiten Blechbalkenbrücke, deren Planie 10 m über Thalsohle liegt, steigt das Rigelbachthal empor, durchsetzt bei Giglberg in einer Tiefe von 13 m die Wasserscheide zwischen Bina und Rott, senkt sich das Thambachthal hinab und gelangt in die Station Neumarkt a. R.

Nachdem sie die letztere Station verlassen, wendet sich die Bahn nach Südosten, geht über die Rott vermittelst einer 20 m weiten und 10 m hohen Blechbalkenbrücke hinweg, steigt das rechtseitige Rottgehänge hinan und durchbricht bei Westen die Wasserscheide zwischen Rott und Isen mittels eines Einschnittes von 25 m größter Tiefe.

Aus diesem heraustretend, fällt sie das Daibrechtinger- und Miesingerbachthal hinab, passiert die Haltestelle Rohrbach, biegt beim Orte Unterrohrbach in eine südwestliche Richtung ein, schneidet bei Schloßbach in einer Tiefe von 20 m durch den Ausläufer eines Höhenzuges und übersetzt das Isenthal mittels eines Dammes von 3 bis 8 m Höhe und folgender Blechbalkenbrücken:

1. Einer 15 m weiten, 8 m hohen Brücke;
2. einer Flutbrücke mit 2 Öffnungen von je 15 m, deren Fahrbahn 5,5 m über Thalsohle liegt;
3. der eigentlichen Isenbrücke, welche 20 m im Lichten weit ist;
4. einer Flutbrücke mit 2 Öffnungen von je 7,5 m, deren Planie 4,5 m über Thalsohle liegt.

Von hier ab bewegt sich die Linie, ihre Richtung beibehaltend, teils in Horizontalen, teils langsam steigend auf der Hochebene zwischen Isen und Inn, erreicht bei Hartgassen in einer strengen Kurve die Simbacher Bahnlinie und mündet mit derselben am Ostende in den Bahnhof Mühldorf ein.

Die Maximalsteigung der Linie ist 1 : 100, der kleinste Kurvenhalbmesser auf der freien Strecke beträgt 600 m.

Die 80,81 km lange Bahnlinie, welche ganz im tertiären und quartären Gebiete liegt, wurde am 15. Oktober 1875 eröffnet.

Die Baukosten sind bei der Linie Plattling-Eisenstein erwähnt.

E. Privatbahnen.

77. Ludwigs-Eisenbahn: Nürnberg-Fürth.

Detailprojektierung und Bauleitung durch

Denis Paul, vom Juli 1834 bis Dezember 1835.

Diese Bahn verbindet die Schwesterstädte **Nürnberg und Fürth**, indem sie von einem der öffentlichen Plätze der Vorstadt **Gostenhof**, dem sog. Plerrer, in Nürnberg ausgeht, sich längs der Nürnberg-Fürther Staatsstraße hinzieht und an der neuen Friedrichstraße, nächst der Promenade in Fürth endigt. Die Horizontalprojektion ist in der Hauptsache eine Gerade und befindet sich nur vor dem Bahnhofe in Nürnberg eine kurze Kurve von 204 m Radius und vor dem Bahnhofe in Fürth eine solche von 350 m. Das Maximalgefälle ist 1 : 526.

Besondere Bauwerke kommen nicht vor, die Brücke an der Kreuzung des Ludwigskanales und der Bahn wurde seiner Zeit auf Kosten der Kanalgesellschaft erbaut. Die Bahn wurde in einer Länge von 6,05 km am 7. Dezember 1835 für den Betrieb eröffnet.

Die Kosten des Baues und der ersten Einrichtung nach Abschluß der Rechnungen am 7. März 1836 betrugen 181 630 fl. 30¼ kr. (311 366,58 ℳ) oder 51 466 ℳ pro Kilometer. Eine Verzinsung des Baukapitals während der Bauzeit fand nicht statt.

Dritter Teil.

Bautechnisches Personal.

A. Alphabetisches Verzeichnis

der

Sektionsvorstände und höheren technischen Beamten

bis zum 1. Mai 1882.

Vor dem Drucke im April 1883 bekannt gewordene Änderungen wurden nachgetragen.

---

1. **Allmann Ludwig**, Ingenieur in Amerika.
   - Technischer Gehilfe der Sektionen Nassenfels, Eichstädt und Bayreuth vom März 1866 bis Mai 1872.
   - Ostbahnsektionsverweser in Cham für die Projektierung einer Linie Straubing-Cham vom Mai bis September 1872.
   - Ostbahnsektionsverweser für die Linie Plattling-Eisenstein in Zwiesel vom September 1872 bis April 1873.
   - Aus dem Ostbahndienste ausgetreten im April 1873.

2. **Angermann Karl**, Ingenieur in Deggendorf.
   - Technischer Gehilfe bei den Sektionen Lindau, Kempten und Amberg vom Dezember 1851 bis Oktober 1856.
   - Technischer Gehilfe und Bauführer der Ostbahnbausektionen München und Vilshofen vom Oktober 1856 bis Dezember 1860.
   - Im Ostbahnbetriebsdienste als Betriebsingenieur vom Januar bis Februar 1861.
   - Ingenieur bei Projektierung der Oberpfälzer Linien vom März 1861 bis April 1862.
   - Ostbahnsektionsingenieur der oberpfälzischen Linien in Neustadt a. W. vom April 1862 bis April 1864.
   - Ausgetreten im April 1864.

3. **Balbier Heinrich**, gestorben als kgl. Betriebsingenieur I. Klasse in München im Februar 1861.
   - Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Lichtenfels vom Juli 1841 bis Mai 1850 und als solcher zum kgl. Baukondukteur im Januar 1850 und zum kgl. Betriebsingenieur I. Klasse im März 1850 ernannt.

In den Betriebsdienst im Mai 1850. Bauleitender Ingenieur der Gunzenhausen-Ansbacher Pachtbahn vom Oktober 1856 bis Juni 1859.

4. **Bauer Georg, kgl. Bezirksingenieur in München.**

Technischer Gehilfe der kgl. Eisenbahnbaukommission und Assistent der Ingenieurschule München vom Dezember 1849 bis Juli 1850.

Telegraphen-Ingenieur in Augsburg vom August 1850 bis März 1851.

Technischer Gehilfe der kgl. Eisenbahnbaukommission München vom März 1851 bis Juni 1852.

Rektor und Lehrer an der Gewerbeschule und städtischer Baubeamter in Nördlingen vom Juni 1852 bis März 1856.

Technischer Gehilfe und Bauführer der kgl. Eisenbahnbaukommission München und der Sektion Rosenheim vom März 1856 bis September 1859.

Im innern Staatsbaudienst als Assistent der kgl. Baubehörde Gunzenhausen vom September 1859 bis November 1861.

Sektionsingenieur der Nürnberg-Würzburger Bahn in Neustadt a. A. vom November 1861 bis Dezember 1865.

Sektionsingenieur der Altmühlbahn in Weißenburg a. Sand vom Dezember 1865 bis Dezember 1869 und als solcher zum kgl. Abtheilungsingenieur ernannt im August 1866 und zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Dezember 1868.

Sektionsingenieur der Donauthalbahn und der Vizinalbahn Sinzing-Alling in Regensburg vom Dezember 1869 bis Dezember 1876 und als solcher zum kgl. Bezirksingenieur für den Ingenieurbezirk Ingolstadt I befördert im Januar 1876.

In den Betriebsdienst als Staatsbahningenieur des Bezirks Regensburg-Ingolstadt im Juni 1874.

5. **Bauer Karl, kgl. Abteilungsingenieur des Oberbahnamtes Regensburg.**

Technischer Gehilfe, dann Ingenieurassistent der Sektion Gunzenhausen vom Dezember 1865 bis November 1872.

Ingenieurassistent und Bauführer der Sektion Neustadt a. S. vom November 1872 bis August 1874.

Im Betriebsdienste vom August 1874 bis Januar 1877.

Sektionsingenieur der Linien Nördlingen-Dinkelsbühl und Dinkelsbühl-Feuchtwangen in Dinkelsbühl vom Januar 1877 bis Juli 1878.

Wieder in den Betriebsdienst als kgl. Abteilungsingenieur im Juli 1878.

6. **Bauernfeind Dr. Karl Maximilian v., kgl. Direktor und Professor der technischen Hochschule, ordentliches Mitglied der kgl. bayer. Akademie der Wissenschaften ꝛc. ꝛc. in München.**

Technischer Gehilfe der kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg vom Januar bis März 1842.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Hof vom April 1842 bis September 1844.

Als Lehrer an die kgl. polytechnische Schule in München im September 1844 berufen, und zugleich als funktionierender Ingenieur bei der Generalverwaltung der Eisenbahnen vom Juli 1846 bis Juli 1851 thätig; in der Zwischenzeit von dieser Stelle exponiert als Ingenieur des Bauamtes München für den Ausbau der München-Augsburger Bahn vom Mai 1847 bis Dezember 1849.

7. **Beichele Adolf, Betriebsingenieur in Regensburg.**

Technischer Gehilfe der Sektion Haßfurt vom Oktober 1850 bis Januar 1853.
Desgleichen der Sektion Bamberg vom Januar 1853 bis März 1854.
Desgleichen der Sektion Nürnberg vom März 1854 bis Mai 1855.
Desgleichen der Sektion Hersbruck vom Mai 1855 bis Juli 1856.
Bauführer der Ostbahnbausektion Hersbruck vom Juli 1856 bis April 1859.
Ostbahnsektionsingenieur, im Range eines Betriebsingenieurs, der Böhmer Linie in Cham vom April 1859 bis Dezember 1861.
Bei der Ostbahndirektion in München zur Projektierung der oberpfälzischen Linien vom Dezember 1861 bis April 1862.
Ostbahnsektionsingenieur der oberpfälzischen Linien in Waldsassen vom April 1862 bis Januar 1866 und als solcher zum Ostbahnbetriebsingenieur in Schwandorf im Januar 1866 berufen.
Als Betriebsingenieur in Nürnberg zugleich mit dem Ausbaue des früheren Ostbahnhofes Nürnberg betraut vom Juni 1872 bis August 1876.

8. **Beuschel Johann Georg, gestorben als kgl. Generaldirektionsrat in München im Oktober 1866.**

Oberingenieur der kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg für die Nürnberg-Augsburger Bahnabteilung der Süd-Nordbahn vom Dezember 1846 bis März 1848.
Kommissionsingenieur der Eisenbahnbaukommission München vom März 1848 bis September 1854.
Rat der Eisenbahnbaukommission München vom September 1854 bis August 1860, für den Bau oben genannter Bahnabteilung der Süd-Nordbahn, dann der Westbahn von 1850 ab, der Maximiliansbahn Abteilung III von 1856 ab und endlich der Werrabahn, sowie die Projektierung der älteren Ostbahnlinien.
Baurat der vormaligen Eisenbahnbaukommission bei der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten vom August 1860 bis Oktober 1861, dann
Rat der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten vom Oktober 1861 bis September 1865; mit technischer Oberleitung des Baues nachstehender Linien betraut: Ansbach-Würzburg mit dem neuen Bahnhofe Würzburg, Freilassing-Reichenhall, Würzburg-badische Grenze gegen Heidelberg.
Rat der Bauabteilung derselben Stelle vom September 1865 bis Oktober 1866; Ingenieurtechnischer Referent für den Bau der Linien: Freilassing-Reichenhall, Würzburg-badische Grenze gegen Heidelberg und die Anlage des neuen Bahnhofes Würzburg.

9. **Binger Heinrich, Oberinspektor der türkischen Eisenbahnen in Wiesbaden.**

Technischer Gehilfe bei der Direktion der pfälzischen Bahnen (Projektierung der Homburg-Zweibrücker Bahn) vom November 1855 bis Juli 1856.
Technischer Gehilfe der kgl. priv. bayer. Ostbahnen bei Projektierung der Böhmer Linie vom Juli 1856 bis Mai 1858.
Bauführer der Sektionen Sulzbach, Bodenwöhr und Furth vom Mai 1858 bis März 1861.
Abteilungsingenieur bei Projektierung der Oberpfälzer Linien (Wohnsitz in Mitterteich) vom März 1861 bis April 1862.

Ostbahnsektionsingenieur der Oberpfälzer Linien in Mitterteich vom April 1862 bis März 1866.
Desgleichen in Eger vom März bis Oktober 1866.
Aus dem Ostbahndienste ausgetreten im Oktober 1866.

10. Binnwerk Georg, pensionierter Ostbahnbetriebsingenieur in München.
Technischer Gehilfe der Sektion München vom November 1852, dann der davon abgezweigten Sektion Holzkirchen vom Januar 1853 bis November 1855.
Desgleichen der Ostbahnbausektion Nürnberg vom Juli 1856 bis Juni 1859.
Desgleichen der Ostbahnbausektion Bodenwöhr im Monat Juni 1859.
Desgleichen der Ostbahnbausektion Cham vom Juli 1859 bis März 1861.
Desgleichen bei Projektierung der oberpfälzischen Linien vom März 1861 bis April 1862.
Ostbahnsektionsingenieur der Oberpfälzer Linien in Kemnath II vom April 1862 bis Februar 1865 und als solcher zugleich zum Ostbahnbetriebsingenieur ernannt im November 1863.

11. Bolzano Andreas, kgl. Betriebsingenieur in Redwitz.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Schwaben vom August 1866 bis November 1869.
Kgl. Abteilungsingenieur und Bauführer der Sektion Schwaben vom November 1869 bis Februar 1870.
Im Betriebsdienste vom Februar bis August 1870.
Bei der bayer. Feldeisenbahnabteilung vom August 1870 bis Mai 1871.
Kgl. Abteilungsingenieur der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten, Bauabteilung vom Mai 1871 bis Januar 1875 und hiervon 3 Jahre zur süddeutschen Brückenbau-Aktiengesellschaft für Ausführung pneumatischer Fundationen abgeordnet.
Wieder in den Betriebsdienst im Januar 1875.

12. Bruckner August, gestorben als Oberingenieur der pfälzischen Eisenbahnen im März 1847.
Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Münchberg vom Juli 1841 bis August 1843.
Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Lindau vom September 1843 bis Mai 1845.
Ausgetreten Mai 1845.

13. Bürklein Eduard, gestorben als kgl. Bezirksingenieur in München im Mai 1871.
Bezirksingenieur der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München vom Dezember 1868 bis Mai 1871.

14. Bürklein Friedrich, gestorben als kgl. Generaldirektionsrat a. D. in München im Dezember 1872.
II. Architekt der kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg vom Februar 1844 bis Mai 1847.
Architekt und Vorstand des Bauamtes München für den Ausbau der München-Augsburger Bahn vom Mai 1847 bis Dezember 1849.

Im innern Staatsbaudienste vom Dezember 1849 bis Februar 1853.
Im Betriebsdienste vom Februar 1853 bis Oktober 1868.
Rat der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) vom November 1868 bis Oktober 1872. Architekt für den Bau der Linien: Nördlingen-württembergische Grenze, Freilassing-Reichenhall, Würzburg-badische Grenze gegen Heidelberg, Miesbach-Schliersee, Altmühlthalbahn, München-Grafing-Rosenheim, München-Simbach, Schweinfurt-Kissingen, Sinnthalbahn; der Bahnhöfe: Augsburg, Nürnberg, Würzburg, München Zentralbahnhof.
Pensioniert im Oktober 1872.

15. **Buz Karl**, gestorben als Fabrikdirektor in Augsburg im Oktober 1870.
Sektionsingenieur der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft vom Januar 1838 bis November 1840.
Ausgetreten im November 1840.

16. **Carré Joseph, Betriebsingenieur in Mühldorf.**
Technischer Gehilfe der kgl. Eisenbahnbaukommission München vom Januar bis März 1851.
Desgleichen der Sektionen Burgau und Jettingen vom März 1851 bis Mai 1852.
Desgleichen der Sektionen Vilshofen, Straubing, Prien, Emskirchen, München und der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten, sowie beim Baue der Starnberg-Peißenberger Pachtbahn vom Mai 1852 bis Oktober 1864.
Im Betriebsdienste vom Oktober 1864 bis Februar 1866.
Sektionsingenieur der Altmühlbahn in Nassenfels vom Februar bis Juli 1866.
Wieder in den Betriebsdienst im August 1866.

17. **Culmann Dr. Karl, gestorben als Professor am Eidgen. Polytechnikum in Zürich im Dezember 1881.**
Technischer Gehilfe der Sektion Hof vom August 1841 bis Juni 1848.
Desgleichen bei der Eisenbahnbaukommission München vom Juni 1848 bis Februar 1851.
Sektionsingenieur der Maximiliansbahn in Burgau vom Februar 1851 bis April 1852.
Sektionsingenieur der Ostbahnlinie Regensburg-Passau in Vilshofen vom April 1852 bis Juni 1855.
Ausgetreten im Juni 1855.

18. **Dambrun Alphons, gestorben als kgl. Baubeamter in Pirmasens im Juni 1861.**
Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Nürnberg vom Juli 1841 bis März 1847.
In den inneren Staatsbaudienst im März 1847.

19. **Decher August, Betriebsingenieur in Schwandorf.**
Im innern Staatsbaudienste vom November 1853 bis Januar 1854.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Schweinfurt vom Januar 1854 bis Oktober 1855.
Wieder im innern Staatsbaudienste vom November 1855 bis Januar 1856.
Technischer Gehilfe der kgl. Eisenbahnbaukommission München und der Sektion Traunstein vom August 1856 bis März 1860.

Nochmals im innern Staatsbaudienste vom April 1860 bis November 1861.
Technischer Gehilfe der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten vom Dezember 1861 bis Juni 1862.
Wiederholt im innern Staatsbaudienste vom Juli 1862 bis Juni 1870.
Ostbahnsektionsingenieur der Linie Neufahrn-Obertraubling in Eggmühl vom Juni 1870 bis August 1873.
Ostbahnbetriebs- und Sektionsingenieur vorgenannter Linie in Neufahrn b. E. vom August 1873 bis April 1874.
Ausschließlich im Betriebsdienste seit April 1874.

20. De la Hausse Franz, gestorben als kgl. Abteilungs- und Sektionsingenieur in Dachau im Oktober 1866.
Technischer Gehilfe der Sektion Traunstein und der Eisenbahnbaukommission München vom Oktober 1852 bis Juni 1856.
Bauführer der Sektionen Aibling und Traunstein vom Juni 1856 bis April 1861.
Im innern Staatsbaudienste vom April bis November 1861.
Sektionsingenieur der Ansbach-Würzburger Bahn in Ochsenfurt vom November 1861 bis Juli 1864.
Sektionsingenieur der München-Ingolstädter Bahn in Dachau vom Juli 1864 bis Oktober 1866 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im August 1866.

21. Demeter Lorenz, kgl. Abteilungsingenieur des Oberbahnamtes Nürnberg.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Dorfen und der Generaldirektion (Bauabteilung) in München vom Mai 1867 bis Februar 1872, zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im Februar 1872.
Sektionsingenieur der Nürnberg-Krailsheimer Bahn in Heilsbronn vom Februar 1872 bis Dezember 1874.
Sektionsingenieur der Fichtelgebirgsbahn in Schwarzenbach a. S. vom Dezember 1874 bis Juli 1878.
In den Betriebsdienst im Juli 1878.

22. Denis Paul v., gestorben als quieszierter kgl. Oberbaurat in Dürkheim im September 1872.
Mit Detailprojektierung und Bauleitung der Nürnberg-Fürther Ludwigs-Eisenbahn beschäftiget vom Juli 1834 bis Dezember 1835.
Desgleichen mit Detailprojektierung der München-Augsburger Bahn vom August 1836 bis Februar 1837.
Technischer Vorstand der kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg für die Nürnberg-Nordgrenze Bahnabteilung der Süd-Nordbahn vom Juli 1841 bis Juni 1842.
Ostbahnbaudirektor vom Mai 1856 bis August 1866, während des Baues der älteren und der oberpfälzer Linien.

23. Dollmann, Georg v., kgl. Hofoberbaudirektor in München.
Technischer Gehilfe der kgl. Eisenbahnbaukommission München vom Januar 1854 bis Februar 1858.
Zur Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten im Februar 1858.

Bezirksingenieur der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) vom Februar 1870 bis Dezember 1871. Architekt für den Bau der Sinnthalbahn und des Bahnhofumbaues Gemünden.

Ausgetreten im Dezember 1871.

24. **Dyck Karl v.**, kgl. Eisenbahnbaudirektor a. D. in Hohenaschau.

Oberingenieur der kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg für die Projektierung und den Bau der Westbahn und der Nürnberg-Nordgrenze Bahnabteilung der Süd-Nordbahn vom Juni 1844 bis März 1848.

Kgl. Kommissionsingenieur der Eisenbahnbaukommission München für den Bau vorgenannter Linien vom März 1848 bis Dezember 1849.

Vorstand des Telegraphenwesens vom Dezember 1849 bis September 1865 und als solcher zum kgl. Regierungsrat befördert im Juli 1850 und zum kgl. Generaldirektionsrat im Juni 1852.

Kgl. Eisenbahnbaudirektor der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München vom September 1865 bis September 1873 während des Baues der Linien: Freilassing-Reichenhall, Würzburg-badische Grenze gegen Heidelberg, Miesbach-Schliersee, München-Ingolstadt, Altmühlthalbahn, München-Grafing-Rosenheim, München-Simbach, Schweinfurt-Kissingen, Sinnthalbahn, Bodenseegürtelbahn, München-Memmingen mit Kaufering-Landsberg, Schweinfurt-Meiningen, Paarthalbahn, Nürnberg-Krailsheim, Innthalbahn, Donauthalbahn mit Saal-Kelheim, Aschaffenburg-Miltenberg, Fichtelgebirgsbahn; der Bahnhöfe: Augsburg, Nürnberg, Würzburg, Neuulm, München Zentralbahnhof, Rosenheim, Ingolstadt Zentralbahnhof; der Vizinalbahnen: Siegelsdorf-Langenzenn, Spalt-Georgensgmünd, Schwaben-Erding, Steinach-Rothenburg, Immenstadt-Sonthofen, Holzkirchen-Tölz.

25. **Ebermayer Gustav**, kgl. Bezirksingenieur und Kollegialmitglied der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Technischer Gehilfe und Bauführer in Markt-Einersheim, Pfaffenhofen, München und Eichstädt vom November 1862 bis November 1869.

Kgl. Abteilungsingenieur und Bauführer der Sektion Eichstädt vom November 1869 bis Februar 1870.

Sektionsingenieur der Donauthalbahn in Kelheim II vom Febr. 1870 bis Okt. 1871.

Desgleichen in Abensberg vom Oktober 1871 bis Februar 1872.

Als kgl. Abteilungsingenieur zur Generaldirektion (Bauabteilung) berufen im Februar 1872, daselbst zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Juni 1874 und zum kgl. Bezirksingenieur im Mai 1881; Kollegialmitglied seit Oktober 1881; mit der Bauleitung der Vizinalbahn Bießenhofen-Oberdorf betraut vom November 1874 bis Juli 1878; vom Juli 1881 an ingenieurtechnischer Referent für den Bau nachstehender Linien: Dinkelsbühl-Feuchtwangen, Stockheim-Ludwigsstadt-Grenze, Gemünden-Hammelburg.

26. **Eder Joseph**, Oberingenieur in München.

Technischer Gehilfe der Sektionen Kempten und Amberg vom Dezember 1851 bis September 1853.

Technischer Gehilfe der Sektion Amberg vom November 1853 bis Oktober 1855.

Technischer Gehilfe bei Projektierung der Oberpfälzer Linien vom März 1861 bis April 1862.

Ostbahnsektionsingenieur der Oberpfälzer Linien in Kemnath I vom April 1862 bis Juli 1863.

Mit Ausführung der Privatbahn Plattling-Deggendorf beschäftigt vom Juli bis September 1863.

Ostbahnsektionsingenieur im technischen Revisionsbureau der Direktion vom September 1863 bis

Ingenieur der bayer. Ostbahngesellschaft für Projektierungsarbeiten vom August 1868 bis Februar 1869.

27. Eichhorn Wilhelm, gestorben als kgl. Betriebsingenieur in Urlaub auf der Insel Madeira im August 1865.

Technischer Gehilfe der Sektion Roth vom Dezember 1845 bis Mai 1850.

Im Telegraphendienste vom Mai 1850 bis Mai 1851.

Technischer Gehilfe der Sektion Gemünden vom Juni 1851 bis Juni 1854.

Im innern Staatsbaudienste vom Juni 1854 bis Mai 1858.

Sektionsingenieur für die Projektierung der Ansbach-Würzburger Bahn in Marktbergel vom Mai 1858 bis August 1859, dann zur Ausarbeitung des Projektes bei der kgl. Eisenbahnbaukommission in München bis Februar 1860.

Sektionsingenieur der Maximiliansbahn in München vom Februar 1860 bis November 1861.

Sektionsingenieur der Ansbach-Würzburger Bahn in Marktbergel vom November 1861 bis Mai 1864 und als solcher zum kgl. Betriebsingenieur ernannt im September 1862.

28. Eickemeyer Franz, Zivilingenieur in München.

Sektionsingenieur der Linie München-Memmingen in Memmingen vom April 1870 bis Februar 1872; zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im April 1870.

Aus dem Staatseisenbahndienste ausgetreten im Februar 1872.

29. Eickemeyer Karl, kgl. Oberbahninspektor des Oberbahnamtes Würzburg.

Technischer Gehilfe der Sektion Würzburg vom Januar 1854 bis Juni 1856.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Ostbahnbausektion Straubing vom Juli 1856 bis März 1861.

Aushilfsweise in den Jahren 1857/58 bei Projektierung und Detailausarbeitung der Böhmer Linie zwischen Schwandorf-Furth-Landesgrenze und in München (Ostbahndirektion) beschäftigt.

Abteilungsingenieur bei Projektierung der oberpfälzer Linien vom März 1861 bis April 1862.

Ostbahnsektionsingenieur der oberpfälzer Linien in Reuth vom April 1862 bis Januar 1865.

Im Ostbahnbetriebsdienste vom Januar 1865 ab.

Als Ostbahnbetriebsingenieur in Eger mit der Projektierung und Bauleitung der Vizinalbahn Wiesau-Tirschenreuth vom April 1872 bis März 1873, sowie vom Jahre 1871 bis 1876 mit der Erweiterung des Bahnhofes Eger aus Anlaß der Einmündung der Buschtiehrader- und Franz-Josephs-Bahn beschäftigt.

30. Erdinger Friedrich, gestorben als pensionierter Oberingenieur mit dem Rang der Generaldirektionsräte in München im Februar 1877.

Oberingenieur der kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg für die Nürnberg-Nordgrenze Bahnabteilung der Süd-Nordbahn vom August 1842 bis Mai 1845.

In den Betriebsdienst als Oberingenieur der Generalverwaltung im Juni 1845.
Ingenieurtechnischer Referent für den Ausbau der München-Augsburger Eisenbahn und den Bau der Bahn von Nördlingen an die württembergische Grenze, sowie mit der staatlichen Bauoberaufsicht der sämtlichen Pachtbahnen betraut.
Pensioniert im Oktober 1868.

31. Eschenbeck Michael, kgl. Abteilungsingenieur der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.
Assistent der polytechnischen Schule in München im Jahre 1862.
Baupraktikant im innern Staatsbaudienste vom November 1862 bis Juli 1865.
Bauführer beim Baue der technischen Hochschule in München vom Juli 1865 bis Februar 1869.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Ingolstadt vom Februar bis November 1869. Zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im November 1869.
Sektionsingenieur in Ingolstadt für die München-Ingolstädter und Altmühlbahn, dann die Donauthalbahn und später die Paarthalbahn, sowie die Anlage des Zentralbahnhofes Ingolstadt vom November 1869 bis September 1882 und als solcher zugleich mit der Vorstandschaft der Projektierungskommission Beilngries betraut im Juni 1879.
Kgl. Abteilungsingenieur bei der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) seit September 1882.

32. Feigele Clemens, gestorben als kgl. Betriebsingenieur in Nürnberg im Dezember 1868.
Sektionsingenieur der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft vom Januar 1838 bis November 1840.
Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Meitingen vom Juli 1841 bis Oktober 1846.
In den Betriebsdienst als Betriebsingenieur im Oktober 1846.

33. Ferchel Gustav, kgl. Betriebs- und Sektionsingenieur in Lohr.
Technischer Gehilfe der Ostbahnsektion Pfaffenberg vom Oktober 1856 bis Oktober 1857.
Im innern Staatsbaudienste vom Oktober 1857 bis November 1858.
Technischer Gehilfe bei der generellen Projektierung der Bahnlinie Nürnberg-Würzburg vom November 1858 bis September 1859.
Im innern Staatsbaudienste vom September 1859 bis November 1861.
Technischer Gehilfe der Sektion Würzburg vom November 1861 bis November 1865.
Im innern Staatsbaudienste vom November 1865 bis November 1868.
Sektionsingenieur für Projektierung neuer Bahnen in der Pfalz vom November 1868 bis Dezember 1869.
Sektionsingenieur der München-Memminger Bahn in Buchloe vom Dezember 1869 bis Januar 1874, als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im Februar 1872.
Sektionsingenieur der Nürnberg-Krailsheimer Bahn, der Süd-Nordbahnverlegung bei Fürth und der Fichtelgebirgsbahn in Nürnberg II vom

März 1874 bis Mai 1879, als solcher zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Januar 1876.

Sektionsingenieur der Linien Lohr-Wertheim und Gemünden-Hammelburg in Lohr seit Mai 1879.

34. Fischer Karl, kgl. Betriebsingenieur in Schweinfurt.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektionen Markteinersheim, Marktbibart, Bayreuth, Burgfarrnbach, Reichertshofen und Schweinfurt vom Dezember 1861 bis November 1869.

Kgl. Abteilungsingenieur und Bauführer in Schweinfurt vom November 1869 bis Februar 1870.

Sektionsingenieur der Schweinfurt-Meininger Bahn in Neustadt a. S. vom Februar 1870 bis Juni 1875.

In den Betriebsdienst im Juni 1875.

35. Fischer Wilhelm, Ingenieurassistent und Sektionsingenieur in München.

Technischer Gehilfe im architektonischen Bureau der Generaldirektion in München und bei den Sektionen Haidhausen und Rosenheim vom September 1872 bis März 1875.

Ingenieurassistent bei der Sektion Rosenheim und der Generaldirektion in München vom März 1875 bis Juli 1877.

Sektionsverweser der Sektion München I für den Umbau des Zentralbahnhofes in München vom Juli bis Oktober 1877 und

Sektionsingenieur daselbst seit Oktober 1877.

36. Flessa Friedrich Karl, gestorben als kgl. Bauamtmann in Bamberg im Dezember 1873.

Technischer Gehilfe der Sektionen Bamberg, Schwabach und Würzburg vom Juli 1841 bis Mai 1844.

Sektionsingenieur der Westbahn in Lohr vom Mai 1844 bis April 1847.

In den innern Staatsbaudienst im April 1847.

37. Förderreuther Friedrich, gestorben als kgl. Generaldirektionsrat in München im August 1881.

Technischer Gehilfe der Eisenbahnbaukommission Nürnberg und der Sektion Schwabach vom Dezember 1841 bis April 1850.

Im Betriebsdienste vom April 1850 bis Mai 1875.

Rat der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) vom Mai 1875 bis August 1881. Ingenieurtechnischer Referent für den Bau der Linien: Nürnberg-Krailsheim, Nördlingen-Dinkelsbühl, Wernthalbahn, Aschaffenburg-Miltenberg-Amorbach, Lohr-Wertheim, Fichtelgebirgsbahn mit Verlegung des Bahnhofes Hof, die Erweiterung des Staatsbahnhofes Nürnberg und den Bau der Vizinalbahnen Dombühl-Feuchtwangen und Neustadt a. A.-Windsheim.

38. Fomm Ludwig, kgl. Rat der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Technischer Gehilfe der kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg und München vom November 1846 bis Juli 1850 und als solcher bei der Projektierungssektion Teisendorf beschäftigt vom August bis November 1849.

Desgleichen der Sektionen Schweinfurt und Hersbruck vom Juli 1850 bis April 1855.

Hilfsingenieur der kgl. Bauinspektion Reichenhall vom April 1855 bis Juli 1856.

Ostbahnsektionsingenieur der Linie Nürnberg-Amberg-Regensburg in Regenstauf vom Juli 1856 bis Oktober 1859.

Desgleichen in Amberg vom Oktober 1859 bis Januar 1860.

Im Ostbahnbetriebsdienste als Betriebsinspektor vom Jan. 1860 bis Nov. 1869.

Zur Ostbahndirektion berufen als Oberingenieur im November 1869 und zum Direktor-Stellvertreter ernannt im Januar 1874.

Mit Bauoberleitung nachstehender Ostbahnlinien und Bahnhoferweiterungen betraut: Straubing direkt Sünching, Regensburg-Neumarkt i. O.-Nürnberg, Ostbahnhof Regensburg, Ostbahnhof Nürnberg, Neufahrn b. E. direkt Obertraubling, Weiden-Neukirchen, Plattling-Mühldorf.

Als Oberingenieur bei der Generaldirektion (Bauabteilung) vom Mai 1875 und als kgl. Generaldirektionsrat vom Januar 1878 ab.

Ingenieurtechnischer Referent für den Bau der Linien: Plattling-Eisenstein, Neumarkt a. R.-Pocking, Landshut-Landau a. Isar, Wiesau-Redwitz, Redwitz-Eger, Neumarkt a. R.-Landshut; der Erweiterung des Staatsbahnhof Nürnberg; der Vizinalbahn: Feucht-Altdorf; der Ostbahnlinien: Weiden-Neukirchen und Plattling-Mühldorf.

39. **Fraas** Heinrich, kgl. Bezirksingenieur a. D. in Regensburg.

Technischer Gehilfe der Sektion Neuulm vom April 1851 bis Mai 1852.

Desgleichen der Sektion Regensburg vom Mai 1852 bis März 1859.

Ostbahnsektionsingenieur der Böhmer Linie in Roding vom März 1859 bis März 1861.

Ostbahnsektionsingenieur der Oberpfälzer Linien in Bayreuth vom März 1861 bis Oktober 1864.

Ingenieur der Starnberg-Penzberg-Peißenberger Pachtbahn in Weilheim vom Oktober 1864 bis Juli 1866 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im Februar 1866.

Sektionsingenieur der München-Simbacher Bahn in Simbach vom Juli 1866 bis November 1874 und als solcher zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Dezember 1868.

Sektionsingenieur der Fichtelgebirgsbahn in Bayreuth vom November 1874 bis April 1879.

In den Betriebsdienst als kgl. Bezirksingenieur im April 1879.

40. **Fries** Ludwig, gestorben als quieszierter kgl. Baubeamter in Erlangen im Oktober 1877.

Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Erlangen vom Juli 1841 bis Mai 1842.

Funktionierender Oberingenieur der Eisenbahnbaukommission Nürnberg für die Nürnberg-Nordgrenze Bahnabteilung der Süd-Nordbahn vom Mai bis August 1842.

Wieder Sektionsingenieur in Erlangen vom September 1842 bis August 1845.

Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn teils in Lindau, teils in Röthenbach b. L. vom August 1845 bis April 1851, als solcher zum kgl. Baukondukteur unter Belassung beim Eisenbahnbau ernannt im Januar 1846 und mit Projektierung

der Maximiliansbahn beschäftigt, in Günzburg vom August bis Dezember 1848 und in München und Teisendorf vom Mai bis September 1849.
Sektionsingenieur ausschließlich in Lindau vom April 1851 bis November 1855.
In den innern Staatsbaudienst als kgl. Bauinspektor.

41. Geiger Georg Adam, gestorben als kgl. Kreisbaurat in Landshut im Oktober 1878.

Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Kaufbeuren vom September 1843 bis Oktober 1852, als solcher zum kgl. Baukondukteur unter Belassung beim Eisenbahnbau ernannt im Juni 1848 und mit Projektierung der Maximiliansbahn beschäftigt: in Göggingen vom August bis Dezember 1848 und in Rosenheim vom Mai bis Oktober 1849.
Sektionsingenieur der Maximiliansbahn in München vom Oktober 1852 bis Februar 1860, zugleich Vorstand der Projektierungssektion für die Ostbahnlinie München-Regensburg vom August 1854 bis Juni 1856 und zum kgl. Baubeamten unter Belassung beim Bahnbau befördert im Februar 1858.
In den innern Staatsbaudienst im Februar 1860.

42. Gigl Eugen, kgl. Regierungs- und Kreisbaurat in Augsburg.

Technischer Gehilfe bei der Sektion Immenstadt vom Dezember 1845 bis Mai 1849.
Technischer Gehilfe bei den Projektierungssektionen Aibling und Bergen vom Mai bis Dezember 1849.
Ingenieurassistent der kgl. Telegraphenstation Salzburg vom Dezember 1849 bis März 1851, dann bei der Bausektion Röthenbach vom März bis Oktober 1851.
Im Oktober 1851 als Ingenieur zur Maffei'schen Eisenbahn von München nach Salzburg übergetreten, wobei demselben die Sektion Prien zugeteilt war.
Sektionsingenieur der Maximiliansbahn in Prien vom Mai 1853 bis August 1854.
Sektionsingenieur der Ostbahnlinie Regensburg-Passau in Straubing vom August 1854 ab; tritt 1856 zur Ostbahn über und bleibt Ostbahnsektionsingenieur in Straubing bis Oktober 1860.
In den Ostbahnbetriebsdienst als Betriebsinspektor zu Straubing im Oktober 1860.

43. Göringer Hubert, kgl. Abteilungsingenieur in Regensburg.

Technischer Hilfsarbeiter des Stadtbauamtes München vom August 1865 bis August 1866.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Mühldorf vom August 1866 bis Juli 1871.
Im Betriebsdienste als Ingenieurassistent in Lindau vom Juli 1871 bis Juli 1875.
Sektionsingenieur der Paarthalbahn in Schrobenhausen vom Juli 1875 bis September 1876.
Sektionsingenieur der Wernthalbahn in Gemünden vom September 1876 bis Oktober 1879 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im Juli 1878.
In den Betriebsdienst als kgl. Abteilungsingenieur in Kempten im Oktober 1879.

44. **Götz Remigius**, Betriebsingenieur in Nürnberg.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektionen Prien und Straubing vom Februar 1853 bis August 1856.

Desgleichen der Ostbahnbausektion Regensburg vom August 1856 bis Juni 1860.

Im innern Staatsbaudienste und beim Lehrfache vom Juni 1860 bis August 1867.

Technischer Gehilfe der Generaldirektion (Bauabteilung) in München vom August 1867 bis Januar 1868.

Stadtbaubeamter in München vom Januar 1868 bis November 1871.

Ostbahnsektionsingenieur der Linie Mühldorf-Plattling in Gangkofen vom November 1871 bis Januar 1873 und als solcher zum Ostbahnbetriebsingenieur befördert im Dezember 1872.

Sektionsingenieur der Ostbahnlinie Mühldorf-Plattling in Mühldorf II vom Januar 1873 bis Mai 1876.

In den Betriebsdienst im Juni 1876.

45. **Graff Jakob**, kgl. Rat der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Eisenbahnbaukommission München und der Sektion Schweinfurt vom Juli 1851 bis Dezember 1853.

Als Stadtbaurat zu Schweinfurt und Augsburg vom Dezember 1853 bis September 1865.

Im Staatsbaudienste als kgl. Baubeamter extra statum zu München vom September 1865 bis September 1869.

Als kgl. Betriebsingenieur zur Generaldirektion (Bauabteilung) berufen im September 1869, daselbst zum kgl. Bezirksingenieur befördert im Februar 1872, zum kgl. Oberingenieur im Mai 1875 und zum kgl. Generaldirektionsrate im Dezember 1881.

Architekt für den Bau der Linien: München-Grafing-Rosenheim, München-Simbach, Bodenseegürtelbahn, Unterpeißenberg-Sulz, Innthalbahn, Lechfeldbahn, Donauwörth-Neuoffingen, Dinkelsbühl-Feuchtwangen, Stockheim-Ludwigstadt-Landesgrenze; der Bahnhöfe: Augsburg, Donauwörth, Neuulm München Zentralbahnhof, Rosenheim, Ingolstadt Zentralbahnhof; der Vizinalbahnen: Schwaben-Erding, Immenstadt-Sonthofen, Holzkirchen-Tölz, Sinzing-Alling, Bießenhofen-Oberdorf, Prien-Aschau, Senden-Weißenhorn und Weilheim-Murnau.

46. **Grau Adolf**, kgl. Betriebs- und Hütteningenieur der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten (Bauabteilung), exponiert als Ingenieur für Prüfung und Übernahme von Oberbaumaterialien für Neubau und Bahnunterhaltung in Regensburg.

Technischer Gehilfe und Schienenübernahmskommissär vom Dezember 1867 bis Dezember 1868.

Kgl. Abteilungsingenieur und Ingenieur für Übernahme von Oberbaumaterialien bei der Generaldirektion (Betriebsabteilung) vom Dezember 1868 bis Mai 1876.

Zur Bauabteilung vorgenannter Generaldirektion im Mai 1876 und daselbst zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Mai 1880.

47. Grimm Albrecht, Ingenieurassistent der Generaldirektion (Bauabteilung) in München.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Aschaffenburg vom August 1875 bis Juli 1877.
Desgleichen der Sektion Wunsiedel vom Juli bis November 1877.
Im innern Staatsbaudienste vom November 1877 bis Mai 1878.
Ingenieurassistent der Sektion Dinkelsbühl vom Mai 1878 bis Mai 1880, und vom Juni 1880 bis Mai 1881.
Sektionsverweser der Linie Dinkelsbühl-Feuchtwangen in Dinkelsbühl vom Mai bis Juni 1880.
Ingenieurassistent der Generaldirektion (Bauabteilung) seit Mai 1881.

48. Güll Karl, kgl. Betriebsingenieur in Weiden.

Praktikant im innern Staatsbaudienste vom Oktober 1860 bis November 1861.
Technischer Gehilfe bei der Sektion Würzburg vom November 1861 bis Februar 1864.
Städtischer Ingenieur in Nürnberg vom Februar 1864 bis März 1869.
Technischer Gehilfe bei der Sektion Nürnberg vom März bis November 1869.
Kgl. Abteilungsingenieur und Bauführer der Zentralwerkstätte in Nürnberg vom November 1869 bis Mai 1870.
Sektionsingenieur der Linie Schweinfurt-Meiningen in Meiningen vom Mai 1870 bis August 1875.
In den Betriebsdienst im August 1875.

49. Gulden Heinrich, gestorben als kgl. Bezirksingenieur a. D. in Augsburg im April 1871.

Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Hof vom Juli 1841 bis Juni 1850, als solcher zum kgl. Baukondukteur unter Belassung beim Bahnbau ernannt im Februar 1850.
Sektionsingenieur der Westbahn in Schweinfurt vom Juni 1850 bis Oktober 1855, als solcher zum kgl. Betriebsingenieur ernannt im Oktober 1854.
In den Betriebsdienst im Oktober 1854 unter Fortführung der Sektionsgeschäfte in Schweinfurt bis Oktober 1855.

50. Gyßling Franz, kgl. Oberregierungsrat der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten (Betriebsabteilung) in München.

Technischer Gehilfe der kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg und der kgl. Eisenbahnbausektionen Treuchtlingen und Gunzenhausen vom Dezember 1841 bis Oktober 1845.
Sektionsingenieur der Pfälzer Ludwigsbahn vom Oktober 1845 bis Juni 1850.
Sektionsingenieur der Westbahn in Hain vom Juni 1850 bis Februar 1855 und als solcher zum kgl. Betriebsingenieur ernannt im Oktober 1854.
Kgl. Betriebs- und Sektionsingenieur der Westbahn in Aschaffenburg vom Februar 1855 bis April 1858.
Ausschließlich im Betriebsdienste vom April 1858 bis Oktober 1861.
Kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur der Ansbach-Würzburger Bahn und des neuen Bahnhofes Würzburg in Würzburg vom Oktober 1861 bis Mai 1866.

51. **Haase Heinrich**, kgl. Abteilungsingenieur in Würzburg.

Technischer Gehilfe bei Projektierungsarbeiten und Bauführer der Sektionen München und Neuötting vom Mai 1864 bis November 1869.

Kgl. Abteilungsingenieur und Bauführer der Sektion Neuötting vom November 1869 bis Mai 1870.

Sektionsingenieur der Fichtelgebirgsbahn in Pegnitz vom Mai 1870 bis September 1872.

Desgleichen in Kirchenthumbach vom September 1872 bis August 1874.

Desgleichen wieder in Pegnitz vom August 1874 bis Oktober 1877.

In den Betriebsdienst im Oktober 1877.

52. **Hänlein Wilhelm**, Betriebsingenieur in Furth i. W.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Marktbreit vom September 1863 bis November 1865.

Im innern Staatsbaudienste vom November 1865 bis Juni 1870.

Ostbahnsektionsingenieur der Linie Neufahrn-Obertraubling in Köfering vom Juni 1870 bis August 1873.

Ostbahnsektionsingenieur der Linien Mühldorf-Plattling und Plattling-Eisenstein in Plattling vom September 1873 bis September 1874.

In den Ostbahnbetriebsdienst als Betriebsingenieur im September 1874.

53. **Häßler Emil**, kgl. Bezirksingenieur in Bamberg.

Technischer Gehilfe der kgl. Projektierungssektion Vilshofen vom Januar 1854 bis November 1855.

Praktikant der Bauinspektion Weiden vom November 1855 bis Februar 1857.

Bauführer der Ostbahnsektion Hersbruck vom Februar 1857 bis Februar 1860.

Bauassistent der kgl. Baubehörde München III vom Februar 1860 bis Februar 1862.

Technischer Gehilfe der Sektion Burgbernheim vom Februar 1862 bis November 1863.

Technischer Gehilfe der kgl. Sektion Heidingsfeld vom November 1863 bis September 1864.

Im Betriebsdienste als Ingenieurassistent am kgl. Oberpost- und Bahnamt Augsburg vom September 1864 bis Februar 1866.

Abteilungsingenieur am kgl. Oberpost- und Bahnamt Bamberg vom Februar 1866 bis Juli 1866.

Sektionsingenieur der Linie München-Simbach und der Vizinalbahn Schwaben-Erding in Schwaben vom August 1866 bis Mai 1873 und als solcher zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Dezember 1868.

Sektionsingenieur der Fichtelgebirgsbahn in Redwitz vom Mai 1873 bis Mai 1878.

In den Betriebsdienst im Mai 1878.

54. **Hager Rudolf**, Sektionsingenieur in Stockheim.

Technischer Gehilfe der kgl. Eisenbahnbausektion München II vom November 1868 bis März 1869.

Einjährig-Freiwilliger im kgl. Genieregimente zu Ingolstadt vom März 1869 bis März 1870.

Bauführer der Ostbahnbausektion Neumarkt i. O. vom März bis Juli 1870.

Landwehrunterlieutenant im Ingenieur-Corps; kommandiert zur bayerischen Feldeisenbahnabteilung vom Juli 1870 bis März 1871.
Ostbahnbauführer bei der Projektierungsabteilung für die Linie Mühldorf-Plattling vom März bis Juni 1871.
Ostbahnbauführer bei der Sektion Laaber vom Juni 1871 bis April 1873.
Ostbahnbauführer bei der Sektion Zwiesel (Detailprojektierung) vom Mai 1873 bis November 1874.
Sektionsingenieur in Regen für die Linie Plattling-Eisenstein vom Dezember 1874 bis Juni 1880.
Sektionsingenieur und Vorstand der kgl. Projektierungskommission Zwiesel vom Juni 1880 bis Januar 1882.
Sektionsingenieur in Stockheim für die Linie Stockheim-Ludwigstadt-Grenze seit Januar 1882.

55. Harrasser Christian, Betriebsingenieur in Kitzingen.
Technischer Gehilfe der kgl. Projektierungssektion Amberg vom Januar 1854 bis Juli 1856.
Desgleichen der Ostbahnprojektierungssektion für die Böhmer Linie in Schwandorf vom Juli 1856 bis September 1858.
Desgleichen der Ostbahnbausektion Passau vom September 1858 bis Februar 1861.
Desgleichen bei Projektierung der Oberpfälzer Linien vom Februar 1861 bis April 1862.
Ostbahnsektionsingenieur der Oberpfälzer Linien in Nabburg vom April 1862 bis Februar 1865 und als solcher zum Ostbahnbetriebsingenieur ernannt im August 1864.

56. Harrer Anton, kgl. Bauamtmann a. D. in Regensburg.
Bauführender Architekt des Bahnhofes und der monumentalen Bauwerke der Sektion Lindau vom Januar 1852 bis November 1855.
Sektionsverweser der Süd-Nordbahn in Lindau vom November 1855 bis April 1858.
In den innern Staatsbaudienst als kgl. Baubeamter im April 1858.

57. Hartmann August, gestorben als kgl. Betriebs- und Sektionsingenieur in München im Juli 1877.
Technischer Gehilfe in München vom Juni 1867 bis Dezember 1868.
Zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im Dezember 1868.
Sektionsingenieur der Sektion München I für die Bahnhoferweiterung München vom Januar 1869 bis Juli 1877, als solcher zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Mai 1875.

58. Hartmann Jakob, gestorben als kgl. Baubeamter in Miltenberg im Juli 1871.
Sektionsingenieur der Westbahn in Lohr vom Dezember 1850 bis Februar 1857.
In den innern Staatsbaudienst Februar 1857.

59. Heislainger Karl, gestorben als Kreisbauassistent in Regensburg im Dezember 1864.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Eisenbahnbaukommission München, der Sektionen Günzburg, Traunstein und Nürnberg vom Juli 1850 bis April 1855.

Im innern Staatsbaudienste vom April 1855 bis November 1857.
Sektionsingenieur der Maximiliansbahn in Teisendorf vom November 1857 bis November 1861.
Sektionsingenieur der Nürnberg-Würzburger Bahn in Emskirchen vom November 1861 bis März 1864.
Wieder in den innern Staatsbaudienst im März 1864.

60. Helmstädter Heinrich, kgl. Bauamtmann a. D. in Augsburg.
Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Schwabmünchen vom Juli 1845 bis Juli 1848.
In den innern Staatsbaudienst als kgl. Kreisingenieur in Augsburg im Juli 1848.

61. Henle Jakob, kgl. Bezirksingenieur in München.
Im innern Staatsbaudienste vom November 1847 bis Juli 1850.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektionen Röthenbach und Lindau vom Juli 1850 bis März 1854.
Ständiger technischer Gehilfe der kgl. Eisenbahnbaukommission München vom März 1854 bis Mai 1857.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Lichtenfels vom Mai 1857 bis Mai 1859.
Technischer Gehilfe der kgl. Eisenbahnbaukommission München vom Mai 1859 bis Februar 1860.
Ingenieur beim Bau der Hochstadt-Stockheimer Pachtbahn vom Februar 1860 bis November 1861.
Sektionsingenieur der Nürnberg-Würzburger Bahn in Marktbibart vom November 1861 bis Juli 1864.
Sektionsingenieur der München-Ingolstädter Bahn in Pfaffenhofen vom Juli 1864 bis Februar 1869 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im August 1866 und zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Dezember 1868.
In den Betriebsdienst im Januar 1869 unter Fortführung der Sektionsgeschäfte in Pfaffenhofen bis Februar 1869.

62. Hennch Georg, kgl. Abteilungs- und Sektionsingenieur in Hammelburg.
Technischer Gehilfe und Bauführer in Reichertshofen, Dollnstein und bei der Generaldirektion in München vom April 1866 bis November 1869.
Kgl. Abteilungsingenieur bei der Generaldirektion (Bauabteilung) in München vom November 1869 bis Januar 1870.
Sektionsingenieur der Fichtelgebirgsbahn in Neuhaus vom Januar 1870 bis Mai 1879.
Sektionsingenieur der Lohr-Wertheimer Bahn in Kreuzwertheim vom Mai 1879 bis Oktober 1882.
Sektionsingenieur der Gemünden-Hammelburger Bahn in Hammelburg seit Oktober 1882.

63. Hepp Ludwig, gestorben als kgl. Bauamtmann in München im Januar 1874.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Bamberg vom April 1842 bis September 1845.

Sektionsverweser der Süd-Nordbahn und Westbahn in Bamberg vom September 1845 bis Januar 1846.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektionen Bamberg und Gunzenhausen vom Januar bis Dezember 1846.
Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Gunzenhausen vom Dezember 1846 bis April 1850.
Sektionsingenieur der Westbahn in Bamberg vom Mai 1850 bis Mai 1853.
Sektionsingenieur der Ostbahnlinie Nürnberg-Amberg-Regensburg in Hersbruck vom Mai 1853 ab; tritt 1856 zur Ostbahngesellschaft über und bleibt Ostbahnsektionsingenieur in Hersbruck bis Juli 1860.
In den innern Staatsbaudienst im Juli 1860.

64. Herold Karl, kgl. Betriebsingenieur a. D. in München.
Technischer Gehilfe der Generaldirektion (Bauabteilung) in München vom April bis November 1869.
Kgl. Abteilungsingenieur derselben Stelle vom November 1869 bis Mai 1871.
Sektionsingenieur der Vizinalbahn Holzkirchen-Tölz in Holzkirchen vom Mai 1871 bis November 1873.
Als kgl. Abteilungsingenieur wieder zu oben genannter Generaldirektion im November 1873.
Daselbst zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Februar 1877.
Pensioniert im Juli 1880.

65. Herrmann Friedrich, kgl. Abteilungsingenieur a. D. in Bogenhausen.
Technischer Gehilfe der Sektionen Hain und Hersbruck vom Dezember 1851 bis Oktober 1855.
Im innern Staatsbaudienste vom November 1855 bis September 1856.
Technischer Gehilfe der Ostbahnbausektionen Schwandorf, München und Straubing vom September 1856 bis Juni 1860.
Wieder im innern Staatsbaudienste vom Juni 1860 bis Januar 1862.
Technischer Gehilfe der Sektionen Ansbach und Pfaffenhofen vom Januar 1862 bis Mai 1868.
Schwellenübernahmskommissär und technischer Gehilfe im Projektierungsbureau der kgl. Generaldirektion vom Juni bis Dezember 1868.
Kgl. Abteilungsingenieur und Vorstand der Schwellenfabrik Kirchseeon vom Dezember 1868 bis April 1882.
Pensioniert im April 1882.

66. Hettig Karl, gestorben als kgl. Bezirksingenieur in München im April 1883.
Technischer Gehilfe und Bauführer in Hof, Marktbibart, Kitzingen, Dachau, München und bei generellen Projektierungen vom September 1861 bis September 1868.
Sektionsingenieur der Sinnthalbahn in Gemünden vom September 1868 bis Februar 1872 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im Dezember 1868.
Als kgl. Abteilungsingenieur zur Generaldirektion (Bauabteilung) berufen im Februar 1872, daselbst zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Juni 1874 und zum kgl. Bezirksingenieur im Mai 1881; Kollegialmitglied seit Oktober

1881; vom Juli 1881 an ingenieurtechnischer Referent für den Bau der Linie Lohr-Wertheim.

67. **Heuser Karl**, kgl. Oberbaurat der Obersten Baubehörde München.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektionen Hain, Gemünden und Aibling vom November 1850 bis Juli 1856.
Ostbahnsektionsingenieur der Linie Regensburg-Passau in Vilshofen vom August 1856 bis Dezember 1860.
In den innern Staatsbaudienst im Januar 1861.

68. **Hilgard Julius**, Betriebsingenieur in München.
Technischer Gehilfe der kgl. Eisenbahnbaukommission München vom November 1849 bis Juli 1850.
Desgleichen der Sektion Schweinfurt vom Juli 1850 bis Juli 1855.
Als Ingenieurassistent im Betriebsdienste vom Juli 1855 bis Juli 1856.
Ostbahnsektionsingenieur der Linie München-Regensburg in Pfaffenberg vom Juli 1856 bis Mai 1860 und als solcher zum Ostbahnbetriebsingenieur befördert im Januar 1860.

69. **Himbsel Ulrich**, gestorben als kgl. Baurat a. D. in München.
Baudirektor der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft vom Dezember 1837 bis Januar 1841.
Unternehmer der Pasing-Starnberger Pachtbahn im November 1853 und Eigentümer derselben bis zu seinem Tode.

70. **Höchstetter Christian**, gestorben als kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur in Hof im August 1882.
Technischer Gehilfe in Immenstadt und Hersbruck vom November 1850 bis Juli 1855.
Ausschließlich im Betriebsdienste vom Juli 1855 bis August 1876.
Kgl. Bezirksingenieur und Vorstand der kgl. Bauleitung für den Ausbau des früheren Ostbahnhofes Nürnberg vom August 1876 bis April 1877.
Kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur der Sektion Nürnberg I für den Ausbau des Bahnhofes Nürnberg vom April 1877 bis Mai 1879, dann der alleinigen Sektion Nürnberg vom Mai 1879 bis April 1880.
Kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur der Sektion Hof I für die Ingenieurarbeiten der Bahnhofverlegung Hof vom April 1880 bis August 1882.

71. **Höcht Robert Nikolaus**, gestorben als kgl. Baubeamter in Amberg im Juni 1862.
Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn und Westbahn in Bamberg vom Januar 1846 bis Oktober 1848.
In den innern Staatsbaudienst als Ingenieur der obersten Baubehörde im Oktober 1848.

72. **Hofmann Wilhelm**, Oberingenieur des kgl. Oberbahnamtes Regensburg.
Technischer Gehilfe bei den kgl. Eisenbahnbausektionen Lohr, Holzkirchen und Prien vom März 1851 bis April 1860.

Ingenieurassistent bei der kgl. Eisenbahnbaukommission und nach deren Auflösung bei der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten in München vom April 1860 bis Dezember 1861.

Sektionsingenieur in Markteinersheim für die Strecke Hellmitzheim-Mainbernheim der Nürnberg-Würzburger Bahn vom Dezember 1861 bis Juni 1865.

Sektionsingenieur und funktionierender Betriebsingenieur in Markteinersheim für die Strecke Nürnberg-Mainbernheim vom Juni 1865 bis April 1866 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im November 1865.

Sektionsingenieur in Nürnberg für dieselbe Bahnstrecke und für die Erweiterung des Staatsbahnhofes Nürnberg vom Mai 1866 bis Februar 1869 und als solcher zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Juli 1867.

Als kgl. Betriebsingenieur zur Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) im Februar 1869. Daselbst zum kgl. Bezirksingenieur im November 1869 und zum kgl. Oberingenieur im Mai 1875 befördert.

In den Betriebsdienst mit Januar 1876.

73. Hofreiter Sigmund, kgl. Oberingenieur des Oberbahnamtes Rosenheim.

Technischer Gehilfe, Telegraphist und Bauführer in Gunzenhausen, Roth und München vom November 1846 bis August 1856.

Bauführer in Aibling vom August 1856 bis November 1857.

Sektionsingenieur der Maximiliansbahn in Grabenstädt vom November 1857 bis Januar 1860.

Desgleichen in Prien vom Januar 1860 bis November 1861.

Sektionsingenieur der Ansbach-Würzburger Bahn in Uffenheim vom November 1861 bis Dezember 1865.

Mit Leitung der Projektierungsarbeiten für die Erweiterung des Staatsbahnhofes Nürnberg betraut vom Dezember 1865 bis April 1866 und zum kgl. Betriebsingenieur ernannt im März 1866.

In den Betriebsdienst im April 1866.

74. Hohenner Johann Erhard, kgl. Generaldirektionsrat a. D. in München.

Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Donauwörth vom Juli 1841 bis April 1850.

Sektionsingenieur derselben Bahn in Nördlingen vom April 1850 bis November 1850.

Sektionsingenieur der Westbahn in Würzburg vom Dezember 1850 bis April 1858 und als solcher zum kgl. Bezirksingenieur ernannt im Juni 1854.

Im Betriebsdienste vom April 1858 bis September 1861.

Als kgl. Bezirksingenieur bei der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten vom September 1861 bis September 1865; mit technischer Oberleitung des Baues der Linien Nürnberg-Würzburg und München-Ingolstadt betraut.

Als kgl. Bezirksingenieur zur Bauabteilung vorgenannter Stelle im September 1865 und daselbst zum kgl. Oberingenieur mit dem Rang der Räte befördert im Januar 1866, die ausschließliche Benennung „Generaldirektionsrat" erhalten im Dezember 1868 und als solcher pensioniert im November 1874.

Ingenieurtechnischer Referent für den Bau nachstehender Linien und Bahnhöfe: München-Ingolstadt mit Zentralbahnhof Ingolstadt, Altmühlbahn mit Treuchtlingen-Pleinfeld, Schweinfurt-Kissingen, Sinnthalbahn mit Bahnhof Gemünden,

Schweinfurt-Meiningen mit Bahnhof Oberndorf-Schweinfurt, Donauthalbahn mit Saal-Kelheim, Aschaffenburg-Miltenberg, Fichtelgebirgsbahn mit Bahnhof Hof, Bahnhof-Nürnberg, Zentralbahnhof München, Siegelsdorf-Langenzenn, Spalt-Georgensgmünd.

75. **Hügel Heinrich v.**, großherzoglich hessischer Baurat a. D. und Generalbauunternehmer in Wien.

Oberingenieur und Direktionsarchitekt der bayerischen Ostbahnen vom Juli 1856 bis Dezember 1869 für den Bau der älteren sowie der Oberpfälzer Linien.

76. **Hüttner Karl**, Betriebsingenieur in Rosenheim.

Technischer Gehilfe der Sektion Würzburg vom Dezember 1851 bis Mai 1852.
Desgleichen der Sektion Regensburg vom Mai 1852 bis Juli 1856.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Ostbahnbausektion Schwandorf vom Juli 1856 bis Juli 1859.
Im innern Staatsbaudienste in Augsburg vom Juli 1859 bis Juli 1869.
Ostbahnsektionsingenieur der Linie Nürnberg-Neumarkt-Regensburg in Laaber vom Juli 1869 bis Juli 1871.
Ostbahnsektionsingenieur für die Projektierung der Waldbahn in Cham vom Juli bis Dezember 1871.
In den Ostbahnbetriebsdienst als Betriebsingenieur in Furth i. W. im Dezember 1871.

77. **Hummel Karl v.**, gestorben als kgl. Oberbaurat a. D. in München im Dezember 1882.

Technischer Eisenbahnreferent der kgl. Obersten Baubehörde vom Juli 1841 bis Juli 1856 und vom Juli 1861 bis Ende des Jahres 1875.
Technischer Sektionschef und Stellvertreter des Ostbahndirektors in München vom Juli 1856 bis Juli 1861 für den Bau der älteren Ostbahnlinien.

78. **Jäger Albert**, kgl. Abteilungsingenieur in München.

Technischer Gehilfe der Generaldirektion (Bauabteilung) vom Juli 1869 bis Februar 1872 und daselbst zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im Februar 1872.
Sektionsingenieur der Nürnberg-Krailsheimer Bahn in Leutershausen vom Februar 1872 bis Dezember 1874.
In den Betriebsdienst im Dezember 1874.

79. **Joachimbauer Joseph**, kgl. Betriebsingenieur in Simbach.

Technischer Gehilfe und Bauführer in München und Traunstein vom Mai 1858 bis Mai 1860.
Im innern Staatsbaudienste vom Mai 1860 bis November 1861.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektionen Ochsenfurt und Heidingsfeld vom Dezember 1861 bis November 1865.
Sektionsingenieur der Altmühlbahn in Dollnstein vom November 1865 bis Februar 1871 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im August 1866 und zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Dezember 1868.
Sektionsingenieur der Donauthalbahn und der Verlegung des Bahnhofes Donauwörth in Donauwörth vom Februar 1871 bis Juli 1881.
In den Betriebsdienst im Juli 1881.

80. **Kaiser Gustav**, kgl. Betriebs- und Sektionsingenieur in Schirnding.

Technischer Gehilfe und Bauführer in Neustadt a. A., Emskirchen, Weissenburg und München von 1861 bis 1868.

Kgl. Abteilungsingenieur der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) vom Dezember 1868 bis Mai 1869.

Sektionsingenieur der Donauthalbahn in Neuburg a. D. vom Mai 1869 bis April 1875.

Sektionsingenieur der Fichtelgebirgsbahn in Arzberg vom April 1875 bis Juli 1880 und als solcher zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Mai 1875.

Sektionsingenieur der Fichtelgebirgsbahn in Schirnding seit Juli 1880.

81. **Kern-Kernried Robert v.**, gestorben als kgl. Kreisbaurat in München im Mai 1876.

Technischer Gehilfe der Sektion Donauwörth vom Februar 1845 bis Februar 1846.

Desgleichen der Sektion Gunzenhausen vom Februar bis Mai 1846.

Im innern Staatsbaudienst vom Mai 1846 bis Juni 1847.

Technischer Gehilfe der Sektion Hof vom Juni 1847 bis Februar 1851.

Sektionsverweser der Süd-Nordbahn in Hof vom Februar bis November 1851.

Technischer Gehilfe der Sektion Würzburg vom November 1851 bis Oktober 1852.

Ausgetreten als Brandversicherungsinspektor im Oktober 1852.

82. **Kester Alphons**, kgl. Betriebsingenieur in Neuulm.

Technischer Gehilfe der Sektion Kitzingen vom Dezember 1861 bis Dezember 1863.

Im innern Staatsbaudienst vom Dezember 1863 bis März 1866.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Naßenfels, später Eichstädt vom März 1866 bis November 1869.

Kgl. Abteilungsingenieur und Bauführer der Sektion Eichstädt vom November 1869 bis Juli 1870.

Sektionsingenieur der Fichtelsgebirgsbahn in Kreußen vom Juli 1870 bis August 1872.

Desgleichen in Kirchenlaibach vom August 1872 bis April 1880.

Desgleichen in Markt-Redwitz vom April 1880 bis November 1882.

In den Betriebsdienst im November 1882.

83. **Kirchner Konrad**, kgl. Bauamtsassessor in Bamberg.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Treuchtlingen vom Mai 1867 bis Juli 1869.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Nürnberg vom Juli 1869 bis Januar 1872.

Kgl. Abteilungsingenieur und Bauführer ebendaselbst vom Februar bis März 1872.

Sektionsingenieur der Augsburg-Ingolstädter Bahn in Aichach vom März 1872 bis Juli 1875.

In den innern Staatsbaudienst als Assessor des kgl. Landbauamtes Hof im Juli 1875.

84. **Knorr Emil**, kgl. Abteilungsingenieur in Hof.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Mühldorf vom Oktober 1866 bis Januar 1868.

Ingenieurassistent und Bauführer der Sektion Grafing vom Mai 1868 bis Februar 1872; zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im Februar 1872.
Sektionsingenieur der Donauthalbahn in Höchstädt a. D. vom Februar 1872 bis Juli 1878.
In den Betriebsdienst im Juli 1878.

85. **Köhler Hermann**, gestorben als kgl. Betriebsinspektor in Kempten im Mai 1853.
Ingenieur für die Betriebseinrichtung der München-Augsburger Eisenbahn vom Mai 1839 bis Juni 1842.
In den Betriebsdienst derselben als Betriebsinspektor.

86. **Körper Nikolaus**, Ingenieurassistent in Nürnberg.
Technischer Gehilfe und Ingenieurassistent der Sektionen Münnerstadt in Kissingen und Meiningen vom Januar 1870 bis Januar 1876.
Sektionsverweser der Schweinfurt-Meininger Bahn in Meiningen vom Januar bis Oktober 1876.
In den Betriebsdienst im Oktober 1876.

87. **Kohler Alphons**, gestorben als quieszierter kgl. Baubeamter in Forchheim im Februar 1874.
Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Schwabach vom April 1842 bis April 1850.
Im Kanalbaudienste.
Sektionsingenieur der Maximiliansbahn in Aibling vom Mai 1856 bis November 1857.
Desgleichen in Traunstein vom November 1857 bis November 1861 und als solcher zum kgl. Baubeamten unter Belassung beim Bahnbau ernannt im April 1858.
In den innern Staatsbaudienst im November 1861.

88. **Kohler Friedrich**, kgl. Oberingenieur des Oberbahnamtes Weiden.
Technischer Gehilfe der Sektionen Immenstadt und Landshut vom Dezember 1851 bis Juni 1856.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Ostbahnbausektion Landshut vom Juni 1856 bis Januar 1860.
Im Ostbahnbetriebsdienste als Betriebsingenieur vom Jan. 1860 bis Sept. 1869.
Ostbahnsektionsingenieur der Linie Nürnberg-Neumarkt-Regensburg in Neumarkt i. O. vom September 1869 bis September 1873.
Wieder in den Ostbahnbetriebsdienst als Betriebsinspektor im September 1873.

89. **Krafft Alexander**, gestorben als quieszierter kgl. Bauamtmann in Bayreuth im April 1874.
Technischer Gehilfe der Sektion Nürnberg vom Sept. 1841 bis Dez. 1842.
Ständiger technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Nürnberg vom Januar 1843 bis Mai 1844.
Sektionsingenieur der Westbahn in Eltmann, später in Haßfurt vom Mai 1844 bis Mai 1853.
Sektionsingenieur der Westbahn in Bamberg vom Mai 1853 bis Mai 1854.

Sektionsingenieur der Ostbahnlinie Nürnberg-Amberg-Regensburg in Nürnberg vom Mai 1854 bis November 1855.

In den innern Staatsbaudienst im November 1855.

90. **Krafft Georg**, kgl. Baurat und Vorstand des kgl. Straßen- und Flußbauamtes Regensburg.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektionen Bamberg und Schweinfurt vom Januar 1842 bis Januar 1851.

Sektionsingenieur der Maximiliansbahn in Günzburg vom Januar 1851 bis Dezember 1855 und als solcher zum kgl. Bauinspektionsingenieur unter Belassung beim Eisenbahnbaudienste ernannt im April 1854.

In den innern Staatsdienst im Dezember 1855.

91. **Kreitner Karl**, kgl. Bezirksingenieur in Aschaffenburg.

Technischer Gehilfe der Sektionen Dinkelscherben, Fischbach und Rosenheim vom Februar 1851 bis Januar 1855.

Desgleichen der kgl. Projektierungssektion dann Ostbahnbausektion Amberg vom Januar 1855 bis April 1858.

Im innern Staatsbaudienste und bei der pfälzischen Ludwigsbahn vom April 1858 bis August 1866.

Sektionsingenieur der München-Simbacher Bahn in Neuötting vom August 1866 bis März 1872 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im September 1866 und zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Nov. 1869.

Sektionsingenieur der Nürnberg-Krailsheimer Bahn in Nürnberg II vom März 1872 bis Januar 1874.

Kgl. Betriebsingenieur und Sektionsingenieur für die Bodenseegürtelbahn und die Vizinalbahn Immenstadt-Sonthofen in Lindau vom Februar 1874 bis Januar 1876.

Ausschließlich im Betriebsdienste vom Januar 1876 ab.

92. **Kremser Leopold**, kgl. Betriebsingenieur in Treuchtlingen.

Technischer Gehilfe bei Projektierung der Linie Pasing-Starnberg vom Herbst 1853 bis Januar 1854.

Technischer Gehilfe der Sektion Regensburg vom Jan. 1854 bis Nov. 1855.

Im innern Staatsbaudienst beim kgl. Flußbauamt Regensburg vom November 1855 bis März 1856.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Ostbahnbausektion Geiselhöring vom Mai 1856 bis Juli 1859.

Im innern Staatsbaudienste als Bauführer in Regenstauf und Bauassistent in Füssen und Kaufbeuren vom Juli 1859 bis September 1869.

Technischer Gehilfe der Generaldirektion (Bauabteilung) in München vom September 1869 bis Februar 1870.

Sektionsingenieur der Fichtelgebirgsbahn in Bayreuth vom Februar 1870 bis Juli 1872 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im Febr. 1872.

Sektionsingenieur der Fichtelgebirgsbahn in Wunsiedel vom Juli 1872 bis August 1878 und als solcher zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Jan. 1876.

Sektionsingenieur der Linie Landshut-Landau in Landau a. Isar vom September 1878 bis Januar 1881.

In den Betriebsdienst im Januar 1881.

93. Kühles Philipp, gestorben als kgl. Generaldirektionsrat a. D. in München im Januar 1883.

Technischer Gehilfe der Sektion Münchberg vom April 1842 bis Okt. 1849.
Funktionierender Ingenieur bei Errichtung der Telegraphenleitungen vom Oktober 1849 bis März 1850.
Im Betriebsdienste vom März 1850 ab.
Als kgl. Betriebs- und funktionierender Bezirksingenieur in Bamberg mit Detailprojekt und Bauoberleitung der Bayreuth-Neuenmarkter Pachtbahn beschäftiget vom Februar 1852 bis November 1853.
Als kgl. Bezirksingenieur in Bamberg mit dem Detailprojekt der Hochstadt-Stockheimer Pachtbahn beschäftiget vom November 1856 bis Juni 1857, dann mit der Bauoberleitung derselben Linie vom März 1860 bis März 1863.
Kgl. Oberingenieur mit dem Rang der Räte bei der Generaldirektion (Bauabteilung vom Januar 1866 bis Dezember 1868.
Ingenieurtechnischer Referent für den Bau nachstehender Linien und Bahnhöfe: Würzburg-badische Grenze gegen Heidelberg, Miesbach-Schliersee, München-Simbach, Bahnhof Würzburg, Zentralbahnhof München.
Als kgl. Generaldirektionsrat zur Bahnunterhaltung im Dezember 1868 und zur Betriebsabteilung im Juli 1872; daselbst mit technischer Bauoberleitung der Vervollständigung der Doppelbahn Untersteinach-Hof betraut vom März 1871 bis Februar 1876.

94. Kunstmann Heinrich, kgl. Abteilungsingenieur in Ingolstadt.

Technischer Gehilfe der Sektion Nürnberg vom November 1864 bis August 1865.
Desgleichen der Sektion Emskirchen vom September 1865 bis Februar 1866.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Eichstädt vom März 1866 bis September 1868.
Bauführer der Sektion Gemünden vom September 1868 bis Februar 1873.
Desgleichen der Sektion Neuhaus a. P. vom Februar 1873 bis September 1874.
Im Betriebsdienste vom September 1874 bis Januar 1877.
Sektionsingenieur der Sektion Feucht in Altdorf für die Vizinalbahn Feucht-Altdorf vom Januar bis August 1877 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im Juli 1877.
Wieder in den Betriebsdienst im August 1877.

95. Kurz Johann Nepomuk, kgl. Abteilungs- und Sektionsingenieur in Neumarkt a. R.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Ostbahnbausektionen Nürnberg, Straubing und Landau a. Isar vom Juni 1869 bis November 1872.
Sektionsingenieur der Ostbahnlinie Weiden-Neukirchen in Weiden vom November 1872 bis Oktober 1876 und als solcher zum Ostbahningenieurassistenten ernannt im Januar 1875.
Sektionsingenieur der Rotthalbahn in Pfarrkirchen vom Oktober 1876 bis September 1880 und als solcher in den Staatseisenbahndienst übergetreten als kgl. Abteilungsingenieur im Januar 1878.
Sektionsingenieur der Rottthalbahn und der Linie Landshut-Neumarkt a. R. in Neumarkt a. R. seit September 1880.

96. Lang Karl, Baudirektor der türkischen Bahnen in Wiesbaden.

Ostbahndirektionsingenieur und später Oberingenieur für den Bau der älteren und der Oberpfälzer Linien vom Mai 1856 bis April 1866 und als solcher zugleich mit Leitung der Geschäfte der Ostbahnbausektion München betraut vom Juli 1856 bis Januar 1860.

97. Lehner Johann, kgl. Betriebsingenieur in Buchloe.

Technischer Gehilfe der Sektion Rosenheim vom März 1857 bis Mai 1860

Im innern Staatsbaudienst bei der Kreisbaubehörde München vom Mai 1860 bis November 1861.

Technischer Gehilfe bei den Sektionen Marktbreit und Dachau vom November 1861 bis Oktober 1866.

Sektionsingenieur der Linie München-Ingolstadt in Dachau vom Oktober 1866 bis Mai 1868 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im Juli 1867.

Sektionsingenieur der Linie München-Grafing-Rosenheim in Rosenheim vom Mai 1868 bis Mai 1869.

In den Betriebsdienst im Mai 1869.

98. Lehritter Hermann, gestorben als kgl. Regierungsrat in München im Februar 1862.

Oberingenieur der kgl. Eisenbahnbaukommission in Nürnberg für die Augsburg-Nürnberger Bahnabteilung der Süd-Nordbahn, später lediglich Vorstand des technischen Revisionsbureaus vom Juli 1841 bis März 1848.

Oberingenieur der kgl. Eisenbahnbaukommission in München mit dem Rang eines Kreisbaurates und Stellvertreter des Vorstandes vom März 1848 bis August 1860.

Regierungsrat der vormaligen Eisenbahnbaukommission bei der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten vom Aug. 1860 bis Febr. 1862.

99. Leimbach Joseph, gestorben als pensionierter kgl. Bezirksingenieur in Schweinfurt im Dezember 1850.

Sektionsingenieur der Westbahn in Schweinfurt vom Mai 1844 bis Okt. 1848.

Als solcher zum kgl. Bezirksingenieur des innern Staatsbaudienstes ernannt im Juli 1848.

In den innern Staatsbaudienst übergetreten im Oktober 1848.

100. Lerchenfeld-Aham Karl Freiherr von, kgl. Abteilungsingenieur in Augsburg.

Technischer Gehilfe der Sektion Simbach vom August 1866 bis Mai 1868.

Technischer Gehilfe, Ingenieurassistent und Bauführer der Sektion Ingolstadt vom November 1868 bis September 1873.

Sektionsingenieur der Linie Nördlingen-Dinkelsbühl in Dinkelsbühl vom September 1873 bis Januar 1877 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im Mai 1875.

In den Betriebsdienst im Januar 1877.

101. **Linde Johannes, kgl. Bauamtmann in Memmingen.**

Technischer Gehilfe der Sektion Kitzingen vom Sept. 1862 bis Dez. 1864.
Desgleichen der Sektion Reichenhall vom Dezember 1864 bis März 1867.
Desgleichen der Generaldirektion (Bauabteilung) in München vom September 1867 bis November 1869.
Kgl. Abteilungsingenieur der Generaldirektion (Bauabteilung) vom November 1869 bis Mai 1871.
Sektionsingenieur der Vizinalbahn Rothenburg-Steinach in Rothenburg a. T. vom Mai 1871 bis Juni 1874.
In den innern Staatsbaudienst im Juni 1874.

102. **Lößl Friedrich Ritter v., Zivilingenieur in Wien.**

Ingenieurassistent und stellvertretender Ingenieur beim Bau der München-Augsburger Eisenbahn vom März 1839 bis Oktober 1840.
Technischer Gehilfe der Sektionen Meitingen, Donauwörth und Lindau vom Juli 1841 bis Juni 1844.
Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Immenstadt vom Juni 1844 bis Februar 1850 und als solcher mit Projektierung der Maximiliansbahn beschäftigt in Burgau und Dinkelscherben vom August bis Dezember 1848, in Aibling und Bergen vom Mai 1849 bis Februar 1850, in München vom Februar bis Juni 1850.
Technischer Leiter des München-Salzburger Eisenbahn-Privatunternehmens in München vom Juni 1850 bis Juli 1852.
Sektionsingenieur der Maximiliansbahn in Traunstein vom Juli 1852 bis September 1854 und als solcher zum kgl. Bauinspektionsingenieur ernannt im April 1854.
In den innern Staatsbaudienst im September 1854 als Inspektionsingenieur der kgl. Bauinspektion Bamberg.

103. **Lohbauer Konrad, gestorben als kgl. Oberingenieur in München im Februar 1883.**

Praktikant beim Stadtbauamt Nürnberg vom Nov. 1849 bis Febr. 1850.
Im innern Staatsbaudienste bei der kgl. Bauinspektion Nürnberg vom Februar bis September 1850.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektionen Hain und Lohr vom Oktober 1850 bis April 1855.
Stadtbaurat in Bamberg vom Mai 1855 bis Juni 1856.
Ostbahnsektionsingenieur der Linie Regensburg-Passau in Plattling vom Juli 1856 bis Juni 1862 und zugleich Ostbahnbetriebsingenieur in Plattling vom Oktober 1860 bis Juni 1862.
Sektionsingenieur der Nürnberg-Würzburger Bahn in Rottendorf vom Juni 1862 bis Februar 1866.
Im Betriebsdienste als kgl. Betriebsingenieur in Asch vom März 1866 bis Juli 1867.
Sektionsingenieur der Linie Schweinfurt-Kissingen in Schweinfurt vom Juli 1867 bis Mai 1871.
Wieder im Betriebsdienste in Haidhausen vom Juni 1871 bis Dezember 1875 und daselbst zum kgl. Bezirksingenieur befördert im Mai 1875.

Kgl. Bezirksingenieur der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) vom Januar 1876 bis August 1878.
Kgl. Oberingenieur derselben Stelle vom September 1878 bis Mai 1881.
Wieder in den Betriebsdienst als kgl. Oberingenieur des Oberbahnamtes Bamberg im Mai 1881.

104. Lucas Albert, kgl. Bauamtmann in Passau.
Technischer Gehilfe der Sektion Münchberg vom Mai bis August 1843.
Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Münchberg vom August 1843 bis August 1846.
In den innern Staatsbaudienst im August 1846.

105. Lutz Kosmas, kgl. Betriebsingenieur der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.
Im innern Staatsbaudienste vom Dezember 1860 bis Februar 1863.
Technischer Gehilfe bei generellen Projektierungen vom April bis Okt. 1863.
Im Staatsbahnbetriebsdienste vom Oktober 1863 bis Dezember 1864.
Ingenieur der Lokalbaukommission München vom Dez. 1864 bis April 1870.
Bauführer der Ostbahnbausektion Regensburg vom April 1870 bis Juni 1872.
Sektionsingenieur der Ostbahnlinie Weiden-Neukirchen in Bilseck vom Juni 1872 bis März 1876.
Als Ostbahningenieurassistent zur Generaldirektion (Bauabteilung) im März 1876 versetzt, daselbst mit der Vorstandschaft des Normalienbureaus betraut und als kgl. Betriebsingenieur in den Staatseisenbahnbaudienst übernommen im Januar 1878.

106. Mack Gustav, kgl. Oberingenieur des Oberbahnamtes Nürnberg.
Bauführer der Sektion Münchberg vom September 1846 bis August 1848.
Desgleichen der Sektion Donauwörth vom August 1848 bis September 1850.
Desgleichen der Sektion Hain vom September 1850 bis Ende Juni 1855.
Im Betriebsdienste als Ingenieurassistent in Hof vom Juli 1855 bis Juni 1856.
Ostbahnsektionsingenieur der Linie Nürnberg-Amberg-Regensburg in Sulzbach vom Juli 1856 bis Juni 1860 und als solcher zum Ostbahnbetriebsingenieur für Ingenieurbezirk Amberg ernannt mit Januar 1860.
Ausschließlich im Betriebsdienste vom Juli 1860 ab.

107. Maier Gustav, gestorben als quieszierter kgl. Kreisbaurat in Augsburg im Oktober 1880.
Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Nördlingen vom Juli 1845 bis April 1850.
Im innern Staatsbaudienst vom April 1850 bis Januar 1851.
Sektionsingenieur der Maximiliansbahn in Augsburg vom Januar 1851 bis August 1853.
Wieder in den innern Staatsbaudienst im August 1853.

108. Mayer Franz, kgl. Kanalingenieur in Nürnberg.
Technischer Gehilfe der Ostbahnbausektion München und der Direktion selbst vom Juli 1856 bis Januar 1858.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektionen Teisendorf, Marktbibart und Reichenhall vom Mai 1858 bis Juli 1866.
Sektionsingenieur der Altmühlbahn in Nassenfels, dann in Eichstädt vom Juli 1866 bis Februar 1871 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im September 1866 und zum kgl. Betriebsingenieur befördert im November 1869.
In den Betriebsdienst im Februar 1871.

109. **Mennel Johann, Betriebsingenieur der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.**
Technischer Gehilfe und Bauführer der Ostbahnbausektion München vom Juli 1856 bis April 1859.
Im Ostbahnbetriebsdienste als Betriebsingenieur vom April 1859 bis Juni 1872.
Als Ostbahnbetriebsingenieur in Nürnberg, zugleich mit der Leitung der Bauarbeiten für den Ausbau des Ostbahnhofes daselbst betraut vom November 1871 bis Juni 1872.
Betriebsingenieur bei der Direktion der bayer. Ostbahnen vom Juni 1872 bis Mai 1875.
Desgleichen bei der Generaldirektion (Bauabteilung) seit Mai 1875.

110. **Metz Heinrich.**
Sektionsingenieur der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft vom Oktober 1838 bis Juli 1840.
Ausgetreten Juli 1840.

111. **Michel Ludwig, kgl. Bauamtmann in Simbach a. Inn.**
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektionen Haßfurt, Hain und Aschaffenburg vom Dezember 1845 bis Oktober 1854.
Im innern Staatsbaudienste vom Oktober 1854 bis Juli 1856.
Ostbahnsektionsingenieur für die älteren Linien in Geiselhöring vom Juli 1856 bis Juni 1860 und als solcher zum Ostbahnbetriebsingenieur ernannt im Januar 1860.

112. **Molitor Oskar, kgl. Bauamtmann in Kaiserslautern.**
Technischer Gehilfe der Sektion München I vom Dez. 1868 bis Nov. 1869.
Kgl. Abteilungsingenieur daselbst vom November 1869 bis Februar 1870.
Sektionsingenieur der Linie München-Buchloe-Memmingen in Mindelheim vom Februar 1870 bis September 1874.
In den innern Staatsbaudienst im September 1874.

113. **Moro Cornel v., kgl. Abteilungsingenieur des Oberbahnamtes Kempten.**
Technischer Gehilfe und Bauführer bei den kgl. Eisenbahnbausektionen München, Neuötting und Schwaben vom Januar 1867 bis Februar 1872; zum kgl. Abteilungsingenieur extra statum ernannt im Februar 1872.
Sektionsingenieur der Linie Nürnberg-Ansbach-Krailsheim und der Vizinalbahn Dombühl-Feuchtwangen in Dombühl vom Febr. 1872 bis April 1875.
Desgleichen in Feuchtwangen vom April 1875 bis Juli 1877.
In den Betriebsdienst im Juli 1877.

114. Müller Franz jun., gestorben als kgl. Bauamtmann in Bayreuth im Dezember 1874.
Sektionsingenieur der Westbahn in Hain vom Januar 1845 bis Juni 1850 und als solcher zum kgl. Baukondukteur unter Belassung beim Eisenbahnbau ernannt im Januar 1850.
Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Immenstadt vom Juli 1850 bis Mai 1853.
Desgleichen in Kempten vom Mai 1853 bis Oktober 1854; zum kgl. Betriebsingenieur daselbst ernannt im November 1853.
Im Betriebsdienste als kgl. Betriebsingenieur bis Juni 1856.
Ostbahnsektionsingenieur der Linie München-Regensburg in Freising vom Juni 1856 bis März 1858.
In den innern Staatsbaudienst als kgl. Baubeamter im März 1858.

115. Müller Franz sen., gestorben als kgl. Baubeamter in Hemau im Oktober 1866.
Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Gunzenhausen vom Juni 1844 bis Dezember 1846.
In den innern Staatsbaudienst als funktionierender Baukondukteur.

116. Nägele Michael, gestorben als kgl. Bauamtmann in Landshut im April 1873.
Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Kulmbach vom Juni 1843 bis April 1847.
Im innern Staatsbaudienste vom April 1847 bis August 1852.
Sektionsingenieur der Maximiliansbahn in Rosenheim vom August 1852 bis Januar 1861 und als solcher zum kgl. Baubeamten unter Belassung beim Bahnbau befördert im April 1858.
Wieder in den innern Staatsbaudienst im Januar 1861.

117. Nahm August, kgl. Oberbahninspektor des Oberbahnamtes Regensburg.
Baupraktikant beim Bau der pfälzischen Ludwigsbahn vom Dezember 1847 bis Februar 1850.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Röthenbach vom Mai 1850 bis August 1851.
Desgleichen der Sektion Lindau vom August 1851 bis März 1854.
Desgleichen der Sektion Fischbach vom April bis Juni 1854.
Ingenieurassistent beim kgl. Kanalamte und im Betriebsdienste vom Juli 1854 bis Juni 1856.
Ostbahnsektionsingenieur der Linie Nürnberg-Amberg-Regensburg in Nürnberg vom Juni 1856 bis Mai 1859.
In den Ostbahnbetriebsdienst als Betriebsinspektor im Mai 1859.

118. Neureuther Gottfried v., kgl. Oberbaudirektor a. D. in München.
Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Treuchtlingen vom April 1842 bis März 1843.
Desgleichen in Gunzenhausen vom März 1843 bis Juni 1844.
III. Architekt der kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg vom Juni 1844 bis März 1848.
Kgl. Kommissionsarchitekt der Eisenbahnbaukommission München für den Bau der Westbahn vom März 1848 bis Februar 1857.
Zum kgl. Baurat und Professor ernannt im Februar 1857.

119. Nützel Ludwig.

Sektionsingenieur der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft vom Februar 1838 bis November 1839.

Ausgetreten November 1839.

120. Pauli Friedrich August Ritter v., kgl. Oberbaudirektor a. D. in Leutstetten.

Technischer Vorstand der kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg für die Augsburg-Nürnberger Bahnabteilung der Süd-Nordbahn vom Juli 1841 bis Juni 1842.

Als einziger technischer Vorstand derselben Stelle mit der obersten technischen Leitung des gesamten Bahnbaues (Bau der Süd-Nordbahn und Projektierung der Westbahn) betraut vom Juni 1842 bis März 1848 und als solcher zum kgl. Kreisbaurat befördert im August 1843.

Vorstand der kgl. Eisenbahnbaukommission München mit dem Rang und Titel eines Oberbaurates vom März 1848 bis September 1854 und Direktor derselben Stelle mit dem Rang eines Kollegialdirektors vom September 1854 bis August 1860 während des Baues der Süd-Nordbahn, Westbahn, Maximiliansbahn Abteilung I und III, Werrabahn und der Projektierung der älteren Ostbahnlinien.

Zugleich Vorstand der kgl. Obersten Baubehörde vom Januar 1856 bis August 1860, zu welch letzterer Zeit derselbe von der Vorstandschaft der Eisenbahnbaukommission entbunden wurde, um fortan ausschließlich als Vorstand der Obersten Baubehörde thätig zu sein.

121. Payr Rudolf, kgl. Bauamtsassessor in Augsburg.

Technischer Gehilfe und Bauführer bei der Sektion Haidhausen vom April 1868 bis Februar 1872; zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im Febr. 1872.

Sektionsingenieur der Linie Ingolstadt-Augsburg in Schrobenhausen vom Februar 1872 bis Juni 1875.

In den innern Staatsbaudienst im Juni 1875.

122. Pechmann Otto Freiherr v., kgl. Regierungs- und Kreisbaurat in Ansbach.

Technischer Gehilfe der Sektion Erlangen vom August 1841 bis Mai 1842.

Sektionsverweser der Süd-Nordbahn in Erlangen vom Mai bis Sept. 1842.

Technischer Gehilfe der Sektion Erlangen in Forchheim exponiert vom September 1842 bis Mai 1844.

Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Roth a. Sand vom Mai 1844 bis Januar 1852.

In den innern Staatsbaudienst im Februar 1852.

123. Pendele Eduard, kgl. Abteilungsingenieur in München.

Technischer Gehilfe und Bauführer in Weissenburg und Schweinfurt vom Dezember 1866 bis Juni 1871.

Sektionsverweser der Linie Schweinfurt-Kissingen in Schweinfurt vom Juni 1871 bis September 1872.

Sektionsverweser der Fichtelgebirgsbahn in Redwitz vom Sept. 1872 bis Mai 1873.

In den Betriebsdienst als kgl. Abteilungsingenieur in München im Oktober 1873.

124. Pertsch J., gestorben als Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Augsburg im Juli 1841.
Erster Ingenieur bei der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft vom August 1836 bis August 1838.
Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Augsburg im Juli 1841.

125. Perzl Johann, Ingenieurassistent in Landshut.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Treuchtlingen vom Juli 1866 bis Mai 1870.
Ingenieurassistent der Sektion Simbach vom Mai 1870 bis September 1873.
Desgleichen der Sektion Donauwörth vom September bis November 1873.
Sektionsverweser in Holzkirchen für die Vizinalbahn Holzkirchen-Tölz und die Bahnhoferweiterung Holzkirchen vom Dezember 1873 bis Juni 1875.
Ingenieurassistent der Sektion Donauwörth vom Juni 1875 bis Oktober 1879.
Verweser der Kanalingenieurstelle in Neumarkt i. O. vom Oktober 1879 bis Januar 1881.
Ingenieurassistent der Sektion Landshut vom Januar bis Mai 1881.
Im Betriebsdienste als Ingenieurassistent beim Ingenieurbezirk Landshut seit Mai 1881.

126. Peter Karl, gestorben als Ostbahnbetriebs- und Sektionsingenieur in Regensburg im November 1872.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Schweinfurt vom Dezember 1851 bis April 1855.
Technischer Gehilfe der kgl. Projektierungssektion Straubing vom April 1855 bis Juli 1856.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Ostbahnsektion Plattling vom Juli 1856 bis Dezember 1857.
Technischer Gehilfe bei Projektierung der Böhmer Linie in Cham, dann Schienenübernahmskommissär in Rothe-Erde vom Dezember 1857 bis April 1859.
Ostbahnsektionsingenieur der Böhmer Linie in Furth i. W. vom April 1859 bis Februar 1863.
Im Ostbahnbetriebsdienste vom Februar 1863 bis November 1869.
Ostbahnsektionsingenieur der Linie Nürnberg-Neumarkt-Regensburg in Regensburg vom November 1869 bis November 1872.

127. Petri Friedrich, kgl. Rat der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten (Betriebsabteilung) in München.
Ingenieur bei Projektierung der München-Augsburger Eisenbahn vom November 1837 bis Oktober 1838.
Sektionsingenieur beim Bau der München-Augsburger Eisenbahn vom Oktober 1838 bis September 1840.
In den Betriebsdienst der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft als Bahningenieur im September 1839 und in den Staatseisenbahndienst als kgl. Betriebsingenieur im April 1846.
Kgl. Betriebsingenieur des Bahnamtes München und zugleich Ingenieur des kgl. Bauamtes München für den Ausbau der München-Augsburger Eisenbahn vom April 1847 bis Dezember 1849.

Kgl. Bezirksingenieur des Bahnamtes München und gleichzeitig mit Projektierung und Bauoberleitung der Pasing-Starnberger Pachtbahn betraut vom September 1853 bis Dezember 1854.

128. Pfändler Leopold, kgl. Bezirksingenieur in Ingolstadt.

Im innern Staatsbaudienste bei der kgl. Kreisbaubehörde Oberbayern vom November 1855 bis März 1856 und bei der kgl. Bauinspektion Landshut vom April bis Juli 1856.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Ostbahnbausektion Landshut vom August 1856 bis November 1859.

Im Ostbahnbetriebs- und im innern Staatsbaudienste vom November 1859 bis November 1861.

Technischer Gehilfe und Bauführer in Emskirchen vom November 1861 bis April 1864.

Sektionsverweser der Nürnberg-Würzburger Bahn in Emskirchen vom April 1864 bis Februar 1866.

Sektionsingenieur der Altmühlbahn in Gunzenhausen vom März 1866 bis Februar 1872 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im September 1866 und zum kgl. Betriebsingenieur befördert im November 1869.

Sektionsingenieur der Linie München-Buchloe-Memmingen in Memmingen vom Februar 1872 bis Februar 1876.

Kgl. Betriebs- und Sektionsingenieur für die Bahnhoferweiterung in Neu-Ulm vom Februar 1876 bis Mai 1877.

Ausschließlich im Betriebsdienst seit Mai 1877.

129. Prändl.

Sektionsingenieur der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft vom März bis August 1838.

Ausgetreten im August 1838.

130. Preu Friedrich, gestorben als Sektionsingenieur der kgl. Projektierungssektion Landshut im Oktober 1854.

Technischer Gehilfe der Sektionen Nürnberg und Kulmbach vom April 1843 bis August 1846.

Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Münchberg vom August 1846 bis Januar 1850.

Im Staatstelegraphendienste vom Januar bis Juni 1850.

Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Hof vom Juni 1850 bis Februar 1851.

Sektionsingenieur der Maximiliansbahn in Jettingen vom Februar 1851 bis September 1854, als solcher zum kgl. Bauinspektionsingenieur ernannt im April 1853 und zum kgl. Sektionsingenieur im Januar 1854.

Sektionsingenieur der Linie München-Regensburg in Landshut vom September bis Oktober 1854.

131. Pühn Hermann, kgl. Rat der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Betriebsabteilung) in München.

Technischer Gehilfe und Bauführer in Immenstadt, Hain und Aschaffenburg vom Juli 1850 bis August 1856.

Im Betriebsdienste vom Auguſt 1856 ab.
Sektionsingenieur für die neue Bahnhofanlage Würzburg vom September 1869 bis Dezember 1875, zugleich kgl. Betriebsingenieur, und vom Dezember 1868 ab kgl. Bezirksingenieur in Würzburg.

132. Quinat Karl, kgl. Abteilungsingenieur in Memmingen.
Techniſcher Gehilfe, Ingenieuraſſiſtent und Bauführer der Sektion Mühldorf vom Auguſt 1866 bis Auguſt 1875.
Sektionsingenieur der München-Simbacher und Roſenheim-Mühldorfer Bahn in Mühldorf I vom Auguſt 1875 bis Mai 1878.
Sektionsingenieur der Fichtelgebirgsbahn und der Linie Wieſau-Redwitz in Redwitz vom Mai 1878 bis April 1880.
In den Betriebsdienſt im April 1880.

133. Rabl Georg, Ingenieuraſſiſtent der Sektion Stockheim.
Techniſcher Gehilfe und Bauführer der Sektion Gundelfingen vom September 1873 bis September 1875.
Im innern Staatsbaudienſte vom Oktober 1875 bis Februar 1876.
Ingenieuraſſiſtent und Bauführer der Sektionen Weilheim, Kemnath und Stockheim vom September 1876 bis Oktober 1881.
Sektionsverweſer der Linie Stockheim-Ludwigsſtadt-Grenze in Stockheim vom Oktober 1881 bis Januar 1882.

134. Raſp Johannes, kgl. Betriebs- und Sektionsingenieur in Dinkelsbühl.
Bauführer beim Bau der Gunzenhauſen-Ansbacher Pachtbahn vom Oktober 1856 bis Oktober 1859.
Im innern Staatsbaudienſte in Gunzenhauſen, Ansbach und Nürnberg vom Oktober 1859 bis Nooember 1861.
Techniſcher Gehilfe und Bauführer der Sektion Nürnberg, exponiert in Fürth vom November 1861 bis Mai 1864.
Im Betriebsdienſte in Würzburg, Lindau und München vom Mai 1864 bis Dezember 1866.
Techniſcher Gehilfe und Bauführer der Sektion München vom Dezember 1866 bis Juli 1867 und zum Abteilungsingenieur ernannt im Juli 1867.
Sektionsingenieur in Miesbach für den Ausbau der Holzkirchen-Miesbacher Bahn und deren Ausdehnung bis Schlierſee vom Juli 1867 bis Mai 1869.
Sektionsingenieur in Roſenheim für die Linien Miesbach-Schlierſee, München-Grafing-Roſenheim und Roſenheim-Mühldorf, ſowie den Neubau des Staatsbahnhofes Roſenheim und die Vizinalbahn Prien-Aſchau vom Mai 1869 bis Juni 1880 und als ſolcher zum kgl. Betriebsingenieur befördert im November 1869.
Sektionsingenieur der Linie Dinkelsbühl-Feuchtwangen in Dinkelsbühl ſeit Juni 1880.

135. Reichling Johann, geſtorben als quieszierter kgl. Kreisbaurat in München im April 1879.
Sektionsingenieur der Weſtbahn in Lohr vom April bis November 1847.
In den innern Staatsbaudienſt im November 1847.

136. **Reisinger Johann, kgl. Oberingenieur der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Betriebsabteilung) in München.**

Bauführer beim Ludwigskanalbau von 1837 bis Mai 1844.
Sektionsingenieur der Westbahn in Aschaffenburg vom Mai 1844 bis Oktober 1848 und als solcher zum kgl. Baukondukteur ernannt im September 1848.
Im innern Staatsbaudienste vom Oktober 1848 bis Dezember 1850.
Sektionsingenieur der Westbahn in Gemünden vom Dezember 1850 bis Oktober 1854 und als solcher zum kgl. Sektionsingenieur ernannt im Januar und zum kgl. Betriebsingenieur im Oktober 1854.
Sektionsingenieur der Westbahn in Karlstadt vom Oktober 1854 bis Mai 1855.
Im Betriebsdienste vom Mai 1855 ab.
Kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur der Nürnberg-Würzburger Bahn in Nürnberg vom November 1861 bis Juli 1865.

137. **Riebel Michael, kgl. Abteilungsingenieur a. D. in München.**

Technischer Gehilfe im architektonischen Bureau der Direktion der kgl. priv. bayer. Ostbahnen in München vom Mai 1858 bis Mai 1867.
Werkführer und technischer Assistent daselbst vom Mai 1867 bis Mai 1875.
Desgleichen bei der Generaldirektion (Bauabteilung) vom Mai 1875 bis Januar 1878.
Kgl. Abteilungsingenieur daselbst vom Januar 1878 bis Juli 1880.
Pensioniert im Juli 1880.

138. **Ries Gottfried, kgl. Betriebsingenieur in Ansbach.**

Technischer Gehilfe der Sektionen Neustadt a. A. und Dachau vom Januar 1862 bis Dezember 1867.
Desgleichen der Generaldirektion (Bauabteilung) in München vom Dezember 1867 bis Dezember 1868.
Kgl. Abteilungsingenieur derselben Stelle vom Dezember 1868 bis Mai 1869.
Sektionsingenieur der Donauthalbahn mit Saal-Kelheim in Kelheim (vom Februar 1870 bis Oktober 1871 Sektion Kelheim I benannt) vom Mai 1869 bis Mai 1875.
In den Betriebsdienst als kgl. Betriebsingenieur im Juni 1875.

139. **Rist Joseph Anton, kgl. Betriebsingenieur a. D. in München.**

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektionen Kaufbeuren, Nördlingen und Kempten vom November 1845 bis Oktober 1852.
Im Betriebsdienste vom Oktober 1852 bis Mai 1860 teils beim kgl. Oberbahnamte München, teils bei der kgl. Generaldirektion.
Im Privatdienste beurlaubt mit Gehaltssistierung als Ingenieur für Projektierung, administrative und technische Oberleitung der Holzkirchen-Miesbacher Kohlenbahn vom Mai 1860 bis August 1862.
Als kgl. Betriebsingenieur bei der Betriebs- und Bauabteilung der Generaldirektion mit Bahnprojektierungen beschäftigt vom September 1862 bis August 1866.
Im Betriebsdienste beim kgl. Oberamte München vom August 1866 bis September 1872, d. i. bis zu seiner wegen Krankheit erbetenen Pensionierung.

140. Röckl Alois v., kgl. Eisenbahnbaudirektor a. D. in München.

Technischer Gehilfe der kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg vom Dezember 1845 bis April 1847.

Technischer Gehilfe der Sektion Lindau-Röthenbach vom April 1847 bis Mai 1850 und als solcher vom August 1848 ab bei Projektierung der Augsburg-Ulmer und München-Salzburger Eisenbahn beschäftigt.

Technischer Gehilfe der Sektion Würzburg vom Mai bis Juli 1850.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Immenstadt vom Juli 1850 bis Januar 1853.

Im Betriebsdienste als Ingenieurassistent vom Januar 1853 ab in Augsburg und als kgl. Betriebsingenieur vom Oktober 1853 ab in Neu-Ulm; zugleich mit baulicher Vollendung des vormaligen Sektionsbezirkes Neu-Ulm betraut vom Juli 1853 bis Mai 1854.

Kgl. Betriebsingenieur in Augsburg vom Februar 1857 an und bauleitender Ingenieur der Bahn von Nördlingen an die württembergische Grenze vom Oktober 1861 bis Februar 1863, sowie gleichzeitig vom Juli 1862 ab mit generellen Projektierungen beschäftigt.

Als kgl. Betriebsingenieur zur Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten berufen im Februar 1863, daselbst die generellen Projektierungen fortsetzend.

Als kgl. Betriebsingenieur zur Bauabteilung vorgenannter Stelle im September 1865 und daselbst befördert zum kgl. Bezirksingenieur im Januar 1866, zum kgl. Oberingenieur im Dezember 1868 und zum kgl. Generaldirektionsrat im November 1869; Vorstand des Projektierungsbureaus und technischer Referent für den Bau der Linien: Miesbach-Schliersee, München-Grafing-Rosenheim, München-Simbach, Bodenseegürtelbahn, München-Memmingen mit Kaufering-Landsberg, Paarthalbahn, Nürnberg-Ansbach-Krailsheim; der Bahnhöfe: Augsburg, Neu-Ulm und der Vizinalbahnen: Rothenburg-Steinach, Immenstadt-Sonthofen.

Kgl. Eisenbahnbaudirektor vom März 1874 bis Mai 1881 während des Baues der Linien: Schweinfurt-Meiningen, Paarthalbahn, Nürnberg-Ansbach-Krailsheim, Unterpeißenberg-Sulz, Innthalbahn, Nördlingen-Dinkelsbühl, Lechfeldbahn, Donauthalbahn mit Saal-Kelheim, Plattling-Eisenstein, Wernthalbahn, Rottthalbahn, Aschaffenburg-Miltenberg-Amorbach, Landshut-Landau a. Isar, Dinkelsbühl-Feuchtwangen, Lohr-Wertheim, Wiesau-Redwitz, Fichtelgebirgsbahn mit Bahnhof Bayreuth, Landshut-Neumarkt a. R.; der Bahnhöfe: Augsburg, Donauwörth, Nürnberg, Hof, Würzburg, Neu-Ulm, München Z.-B., Rosenheim, Ingolstadt Z.-B.; der Vizinalbahnen: Holzkirchen-Tölz, Sinzing-Alling, Dombühl-Feuchtwangen, Bießenhofen-Oberdorf, Neustadt a. A.-Windsheim, Prien-Aschau, Senden-Weißenhorn, Feucht-Altdorf, Weilheim-Murnau und der vormaligen Ostbahnlinien: Weiden-Neukirchen, Plattling-Mühldorf.

141. Röhrer Karl, Oberingenieur und Bauunternehmer in München.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektionen Kaufbeuren, Kempten, Holzkirchen, München, Grabenstädt und Prien vom September 1850 bis November 1861.

Sektionsingenieur der Ansbach-Würzburger Bahn in Burgbernheim vom November 1861 bis Juli 1864.

Sektionsingenieur der München-Ingolstädter und Altmühlbahn in Ingolstadt vom Juli 1864 bis November 1869 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im August 1866 und zum kgl. Betriebsingenieur befördert Dezember 1868.

Aus dem Staatsbaudienste ausgetreten im November 1869.

142. **Rölig Karl**, kgl. Rat der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten (Betriebsabteilung) in München.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektionen Lohr, Würzburg, Donauwörth und Hain vom November 1846 bis Juni 1855.

Im Betriebsdienste vom Juni 1855 ab.

Kgl. Betriebs- und Sektionsingenieur der Ansbach-Würzburger Bahn in Ansbach vom November 1861 bis August 1867.

143. **Rosch er August**, Ingenieurassistent in Treuchtlingen.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Ingolstadt vom November 1867 bis August 1869.

Desgleichen der Sektion Simbach vom September 1869 bis August 1871.

Ingenieurassistent der Sektion Mühldorf vom August 1871 bis Februar 1874.

Desgleichen der Sektion Donauwörth vom Februar 1874 bis Juli 1876.

Desgleichen der Sektion Ingolstadt vom Juli 1876 bis Mai 1878.

Desgleichen des Projektierungsbureaus der Generaldirektion (Bauabteilung) exponiert in Unterpeißenberg für das Detailprojekt der Linie Sulz-Bießenhofen vom Mai 1878 bis Juni 1879.

Sektionsverweser der Vizinalbahn Weilheim-Murnau in Weilheim vom Juni 1879 bis Januar 1882.

In den Betriebsdienst im Januar 1882.

144. **Rose Wilhelm**, kgl. Oberingenieur des Oberbahnamtes Ingolstadt.

Technischer Gehilfe in Kempten, Röthenbach und Lindau vom Juli 1850 bis September 1854.

Im Betriebsdienste vom September 1854 ab.

Kgl. Bezirksingenieur und Sektionsingenieur für die Vervollständigung der Doppelbahn zwischen Untersteinach und Hof und die Verlegung des Bahnhofes in Hof vom März 1873 bis Februar 1876.

145. **Rosmann Max**, kgl. Bezirksingenieur in Donauwörth.

Technischer Gehilfe und Bauführer in Traunstein und Marktbergel vom Februar 1857 bis Mai 1864.

Sektionsverweser der Ansbach-Würzburger Bahn in Marktbergel vom Mai bis Oktober 1864.

Im Betriebsdienste vom Oktober 1864 bis August 1866 und daselbst zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im Februar 1866.

Sektionsingenieur der München-Simbacher und Rosenheim-Mühldorfer Bahn in Mühldorf vom August 1866 bis Juli 1875 und als solcher zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Dezember 1868.

Wieder in den Betriebsdienst im Juli 1875.

146. Rottmüller Anton, kgl. Bezirksingenieur in Memmingen.

Technischer Gehilfe und Bauführer bei den Erweiterungsbauten im Bahnhofe München, im technischen Bureau der Generaldirektion dann bei den Eisenbahnbausektionen Günzburg, Fischbach und Rosenheim vom November 1851 bis Januar 1861.

Im innern Staatsbaudienste als Bauassistent bei der Baubehörde Aichach vom Januar 1861 bis September 1866.

Zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im September 1866.

Sektionsingenieur der München-Simbacher Bahn in Dorfen vom September 1866 bis Mai 1870 und als solcher zum kgl. Betriebsingenieur befördert im November 1869.

Sektionsingenieur der Rosenheim-Mühldorfer Bahn in Wasserburg vom Mai 1870 bis August 1876.

Sektionsingenieur der Landshut-Landauer und Landshut-Neumarkter Bahn in Landshut vom September 1876 bis Juni 1879.

In den Betriebsdienst als kgl. Bezirksingenieur im Juni 1879.

147. Rüber Eduard, gestorben als kgl. Generaldirektionsrat in München im November 1874.

I. Architekt der kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg vom Juli 1842 bis März 1848.

Kgl. Kommissionsarchitekt der Eisenbahnbaukommission München vom März 1848 bis Juli 1853.

Kgl. Rat der Eisenbahnbaukommission München vom Juli 1853 bis August 1860; Architekt für den Bau der Süd-Nordbahn und Maximiliansbahn.

Kgl. Baurat der vormaligen Eisenbahnbaukommission bei der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten vom August 1860 bis Oktober 1861.

Rat genannter Generaldirektion vom Oktober 1861 bis September 1865; Architekt für den Bau der Linien: Ansbach-Würzburg, Nürnberg-Würzburg, Würzburg-badische Grenze gegen Heidelberg, München-Ingolstadt, Freilassing-Reichenhall.

Rat der Bauabteilung derselben Stelle vom September 1865 bis Oktober 1868; Architekt für die bauliche Vollendung der letztgenannten drei Linien sowie für den Baubeginn der Altmühlbahn.

Zur Bahnunterhaltung im Oktober 1868.

148. Rügemer Markus, gestorben als Oberingenieur des kgl. Oberbahnamtes Bamberg im Oktober 1880.

Technischer Gehilfe und Bauführer in Treuchtlingen, Gunzenhausen, Münchberg, Hof und Bamberg vom April 1842 bis Dezember 1850.

Sektionsingenieur der Maximiliansbahn in Leipheim vom Januar 1851 bis Februar 1853.

Desgleichen in Holzkirchen vom Februar 1853 bis November 1857 und als solcher zum kgl. Inspektionsingenieur unter Belassung beim Bahnbau ernannt im März 1854.

Desgleichen in Prien vom November 1857 bis Januar 1860 und als solcher zum kgl. Baubeamten unter Belassung beim Bahnbau befördert im April 1858.

Im Betriebsdienste vom Januar 1860 ab.

Kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur für Herstellung der Doppelbahn von Aschaffenburg bis zur Landesgrenze bei Kahl, Errichtung der Station bei Weiberhöfen ꝛc. in Aschaffenburg vom Mai 1872 bis Mai 1873.

149. Ruland Karl, gestorben als pensionierter kgl. Kreisbaurat in München im November 1871.

Oberingenieur der kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg für die Augsburg-Lindauer Bahn vom Juni 1844 bis März 1848 und als solcher zum kgl. Kreisingenieur unter Belassung beim Bahnbau ernannt im Januar 1847.

Kgl. Kommissionsingenieur der Eisenbahnbaukommission München vom März 1848 bis Juli 1853.

Rat der Eisenbahnbaukommission München vom Juli 1853 bis Dezember 1854 für den Bau der Augsburg-Lindauer Bahn und der Maximiliansbahn Abteilung I.

Beurlaubt als Oberingenieur der Rheinfallbahn, dann in den innern Staatsbaudienst.

150. Sager Michael, Ingenieur und Bauunternehmer in München.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Ostbahnprojektierungssektionen Cham und Moosburg, der Ostbahndirektion in München, der Sektion Plattling und bei Projektierung der Oberpfälzer Linien vom August 1856 bis April 1862.

Ostbahnsektionsingenieur der oberpfälzischen Linien in Wernberg vom April 1862 bis Juli 1863.

Desgleichen in Eger vom Juli 1863 bis März 1866.

Ausgetreten im März 1866.

151. Saller Karl, kgl. Bezirksingenieur in Augsburg.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektionen Leipheim und Günzburg vom Dezember 1851 bis November 1853.

Desgleichen der Sektion Holzkirchen vom November 1853 bis April 1855.

Im Privatdienste vom April 1855 bis September 1858.

Im innern Staatsbaudienste vom September 1858 bis August 1861.

Bauleitender Ingenieur der Illerbahn vom August 1861 bis Juni 1864.

Sektionsingenieur der Freilassing-Reichenhaller Bahn in Reichenhall vom Juni 1864 bis Juni 1867 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im August 1866 und zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Mai 1867.

Im Betriebsdienste vom Juni 1867 ab.

Kgl. Betriebs- und Sektionsingenieur für die Bahnhoferweiterung Neu-Ulm vom Juli 1869 bis Mai 1875.

Kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur daselbst vom Mai 1875 bis Januar 1876.

152. Scherer Max, kgl. Betriebs- und Sektionsingenieur in Vilsbiburg.

Im innern Staatsbaudienste bei der Bauinspektion Bamberg vom August 1856 bis Februar 1857.

Bauführer des Baues der Spinnerei und Weberei Bamberg vom Februar 1857 bis Mai 1858.

Technischer Gehilfe und Bauführer in Marktbreit vom Mai 1858 bis Juli 1859.

Im innern Staatsbaudienste als exponierter Bauführer der Baubehörden Cham und Tirschenreuth vom Juli 1859 bis November 1861.

Technischer Gehilfe und Bauführer in Burgfarrnbach, Reichertshofen, Pfaffenhofen und München vom November 1861 bis Dezember 1868.

Kgl. Abteilungsingenieur und Bauführer der Sektion München vom Dezember 1868 bis Januar 1869.

Sektionsingenieur der Linie München-Simbach in München II vom Januar 1869 bis Februar 1870.

Desgleichen der Linie München-Buchloe-Memmingen in Fürstenfeldbruck vom Februar 1870 bis Juli 1873.

Sektionsingenieur der Linien Aschaffenburg-Miltenberg und Miltenberg-Amorbach in Miltenberg vom Juli 1873 bis Juni 1880, und als solcher zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Mai 1875.

Sektionsingenieur der Linie Landshut-Neumarkt a. R. in Vilsbiburg seit Juni 1880.

153. Schierlinger Karl, gestorben als kgl. Sektionsingenieur in Würzburg im November 1850.

Sektionsingenieur der Westbahn in Würzburg vom Mai 1844 bis November 1850 und als solcher zum kgl. Zivilbaukondukteur unter Belassung beim Bahnbau ernannt im Februar 1850.

154. Schlagintweit Anton, Betriebsingenieur in Bamberg.

Baupraktikant bei der kgl. Baubehörde Cham vom September 1860 bis Juni 1861.

Technischer Gehilfe und Bauführer bei Projektierung der Oberpfälzer Linien, dann bei den Ostbahnbausektionen Neustadt a. W. und Weiden vom Juni 1861 bis Dezember 1864.

Im innern Staatsbaudienste vom Januar 1865 bis Februar 1870.

Im Ostbahnbetriebsdienste vom März 1870 ab.

Ostbahnbetriebs- und Sektionsingenieur der Linie Straubing-Sünching in Geiselhöring vom Juni 1870 bis August 1873.

155. Schlesing Wilhelm, Sektionsingenieur und Vorstand der kgl. Projektierungskommission Passau.

Technischer Gehilfe der Sektion Schweinfurt vom September 1867 bis November 1868.

Desgleichen und Bauführer der Sektion Gemünden vom Dezember 1868 bis April 1870.

Bauführer der Ostbahnsektionen Nürnberg, Straubing und Deggendorf vom April 1870 bis November 1874.

Sektionsingenieur der Linie Plattling-Eisenstein in Ruhmannsfelden vom Dezember 1874 bis November 1877.

Desgleichen in Deggendorf vom November 1877 bis Juli 1880.

Sektionsingenieur und Vorstand der kgl. Projektierungskommission Passau seit Juli 1880.

156. Schlichtegroll Ludwig, kgl. Kreisbaurat zu Bayreuth.

Technischer Gehilfe bei den Bausektionen Lindau und Röthenbach und bei Projektierungssektionen Günzburg a. D., München und Teisendorf vom November 1846 bis Mai 1853.

Sektionsingenieur der Sektion Oberutzwyl der St. Gallen-Winterthurer Eisenbahn vom Mai 1853 bis Dezember 1855.

Technischer Gehilfe der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten vom Januar bis Juni 1856.

Sektionsingenieur der Sektion Passau der bayer. Ostbahnen vom Juni 1856 bis Dezember 1861.

Kgl. Sektionsingenieur der Sektion Kitzingen der Staatsbahn Nürnberg-Würzburg vom Dezember 1861 bis Februar 1865.

In den innern Staatsbaudienst als kgl. Kreisbauassistent der kgl. Regierung der Oberpfalz und von Regensburg im Februar 1865.

57. Schmid Otto, kgl. Betriebs- und Sektionsingenieur in Hof II.

Technischer Gehilfe und Bauführer in Nürnberg und München vom November 1861 bis Mai 1868.

Sektionsingenieur der Linien München-Simbach und München-Grafing-Rosenheim in Haidhausen vom Mai 1868 bis Januar 1876 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im Dezember 1868 und zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Mai 1875.

Kgl. Betriebsingenieur bei der Generaldirektion (Bauabteilung) in München vom Januar bis April 1876.

Sektionsingenieur für die Hochbauten der Bahnhofverlegung Hof in Hof II seit April 1876.

58. Schmidt Christian, kgl. Betriebsingenieur in Nürnberg.

Technischer Gehilfe der Sektion Markteinersheim vom Dezember 1861 bis Dezember 1864.

Desgleichen im Revisionsbureau der Generaldirektion (Bauabteilung) in München vom Januar 1865 bis April 1866.

Im Betriebsdienste als Ingenieurassistent vom Mai 1866 bis Dezember 1868 und als kgl. Abteilungsingenieur vom Dezember 1868 bis Juli 1869.

Sektionsingenieur in Nürnberg (vom Mai 1872 ab Nürnberg I) für die Bahnhoferweiterung Nürnberg, für die Bahnstrecke Nürnberg-Würzburg, für die Zentralwerkstätte Nürnberg, die Fichtelgebirgsbahn und die Vizinalbahnen Siegelsdorf-Langenzenn und Georgensgmünd-Spalt vom Februar 1869 bis April 1877 und als solcher zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Januar 1876.

Wieder im Betriebsdienste seit Januar 1876.

59. Schmidt Wilhelm, gestorben als Ingenieurassistent und Sektionsingenieur in Pocking im Januar 1882.

Technischer Gehilfe bei der Ostbahndirektion in München vom Juni 1867 bis August 1868.

Technischer Gehilfe und Bauführer bei generellen und Detailprojektierungen sowie bei der Ostbahnbausektion Regensburg vom September 1868 bis November 1872.

Ostbahnsektionsverweser der Linie Regensburg-Neumarkt-Nürnberg in Regensburg vom November bis Dezember 1872.

Bauführer der Ostbahnsektionen Regensburg und Zwiesel sowie im Ostbahnbetriebsdienste vom Dezember 1872 bis September 1874.
Sektionsingenieur der Linien Mühldorf-Plattling und Plattling-Eisenstein in Plattling vom September 1874 bis März 1878.
Sektionsingenieur der Rottthalbahn in Pocking vom März 1878 bis Januar 1882.

160. **Schnitzlein Friedrich, Ingenieurassistent in München.**

Technischer Gehilfe bei generellen Projektierungen vom April bis August 1867.
Technischer Gehilfe der Sektion Neuötting vom März 1868 bis November 1869.
Bauführer der Pusterthalbahn vom Dezember 1869 bis Januar 1872.
Bauführer der Ostbahnbausektion Gangkofen vom Februar 1872 bis November 1874.
Sektionsingenieur der Ostbahnlinie Mühldorf-Plattling und der Rottthalbahn in Gangkofen vom Dezember 1874 bis März 1878.
Desgleichen für vorgenannte Linien und die Linie Neumarkt a. R.-Landshut in Neumarkt a. R. vom April 1878 bis Juli 1880.
In den Betriebsdienst im Juli 1880.

161. **Schnorr von Carolsfeld Karl v., kgl. Eisenbahnbaudirektor in München.**

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Würzburg vom Dezember 1851 bis Mai 1856.
Ingenieur der österreichischen Staatsbahngesellschaft vom Mai 1856 bis September 1857.
Bauführer der Sektion Rosenheim vom September 1857 bis Dezember 1860.
Im Betriebsdienste vom Dezember 1860 bis August 1863 und daselbst zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im Oktober 1861.
Kgl. Abteilungsingenieur und bauleitender Ingenieur der Sektion München für die Starnberg-Penzberg-Peißenberger Pachtbahn vom August 1863 bis November 1865.
Kgl. Betriebsingenieur des Oberpost- und Bahnamtes München vom November 1865 bis Juli 1866.
Sektionsingenieur der Sektion München für die Linien München-Simbach und München-Ingolstadt sowie die Erweiterung des Zentralbahnhofes München vom Juli 1866 bis Januar 1869 und als solcher zum kgl. Bezirksingenieur befördert im Dezember 1868.
Als kgl. Bezirksingenieur zur Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) berufen im Januar 1869 und daselbst zum kgl. Oberingenieur im Februar 1872 und zum kgl. Generaldirektionsrat im Juni 1874 befördert.
Vorstand des Projektierungsbureaus und technischer Referent für den Bau der Linien: München-Simbach, Paarthalbahn, Innthalbahn, Lechfeldbahn, Donauthalbahn, Dinkelsbühl-Feuchtwangen; der Bahnhöfe: Augsburg, Donauwörth, Neu-Ulm, München Z.-B., Rosenheim, Ingolstadt Z.-B. und der Vizinalbahnen: Schwaben-Erding, Holzkirchen-Tölz, Sinzing-Alling, Bießenhofen-Oberdorf, Prien-Aschau, Senden-Weißenhorn, Weilheim-Murnau.
Kgl. Eisenbahnbaudirektor seit Juli 1881 für den Bau sämtlicher Staatsbahnlinien und Bahnhöfe.

162. **Schöller Wilhelm**, Betriebs- und Sektionsingenieur in Landshut.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Heidingsfeld vom November 1863 bis März 1867.

Desgleichen der Sektion Simbach vom März 1867 bis August 1869.

Ostbahnsektionsingenieur der Linie Regensburg-Neumarkt-Nürnberg in Parsberg vom August 1869 bis Dezember 1872 und als solcher zum Ostbahningenieurassistenten ernannt im Juni 1870 und zum Ostbahnbetriebsingenieur befördert im Juli 1871.

Ostbahnsektionsingenieur vorgenannter Linie in Regensburg vom Dezember 1872 bis August 1873.

Sektionsingenieur der Linie Plattling-Eisenstein in Zwiesel vom August 1873 bis Juni 1879.

Sektionsingenieur in Landshut für die Linien Landshut-Landau a. Isar und Neumarkt a. R.-Landshut seit Juni 1879.

163. **Schultheiß Wolfgang**, kgl. Abteilungsingenieur in Aschaffenburg.

Technischer Gehilfe in Marktbergel vom Juni 1858 bis Juli 1859.

Im Privatdienste vom August 1859 bis Dezember 1861.

Technischer Gehilfe und Bauführer in München und Bernried vom Dezember 1861 bis Mai 1866.

Geometerpraktikant und Assistent vom Mai 1866 bis Juli 1869.

Technischer Gehilfe in München und Wasserburg vom Juli 1869 bis Januar 1871.

Im Betriebsdienste vom Januar 1871 bis September 1874.

Sektionsingenieur der Fichtelgebirgsbahn in Kemnath vom September 1874 bis März 1877 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im Mai 1875.

Wieder in den Betriebsdienst im März 1877.

164. **Schwenk Friedrich**, Ingenieurassistent in München.

Technischer Gehilfe der Sektion Landsberg vom September 1876 bis Juni 1878 und vom September 1878 bis März 1879.

Im innern Staatsbaudienste vom Juni bis September 1878.

Ingenieurassistent der Sektionen Landsberg und Memmingen vom Juni 1879 bis Juli 1880.

Sektionsverweser der Linie München-Memmingen in Memmingen vom Juli bis September 1880.

Ingenieurassistent der Sektion München vom September 1880 bis März 1881.

Im Betriebsdienste als Ingenieurassistent und Bauführer beim kgl. Ingenieurbezirk München II verwendet seit März 1881.

165. **Seeberger Johann David**, gestorben als kgl. Bezirksingenieur a. D. in Nördlingen im November 1882.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Eisenbahnbaukommission Nürnberg, der Sektionen Lindau, Röthenbach und Gunzenhausen vom November 1844 bis März 1850.

Ingenieur bei Herstellung der Telegraphen vom März 1850 bis Juli 1851.

Im innern Staatsbaudienste vom Juli 1851 bis November 1852.

Im Betriebsdienste vom November 1852 ab.

Kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur der Linie Nördlingen-Dinkelsbühl in Nördlingen vom November 1874 bis April 1878.

166. Seemann Lorenz, kgl. Abteilungsingenieur des Oberbahnamtes Rosenheim.
Technischer Gehilfe der Sektion Kelheim vom Mai 1869 bis April 1872.
Technischer Gehilfe bei Projektierung neuer Ostbahnlinien vom Mai 1872 bis Januar 1873.
Ostbahnsektionsingenieur der Linie Mühldorf-Plattling in Gangkofen vom Januar 1873 bis Dezember 1874.
Sektionsingenieur derselben Linie sowie der Linie Landshut-Landau in Landau a. d. Isar vom Dezember 1874 bis September 1878 und als solcher zum Ostbahningenieurassistenten ernannt im Januar 1875 und in den Staatseisenbahndienst übergetreten als kgl. Abteilungsingenieur im Januar 1878.
In den Betriebsdienst im September 1878.

167. Seemüller Mathias, kgl. Bezirksingenieur a. D. in München.
Bauzeichner und Bauführer der Sektion Augsburg vom Februar 1842 bis April 1846.
Im Betriebsdienste vom April 1846 bis Juni 1869.
Vorstand des Baubureaus, dann Sektionsingenieur in Augsburg für die Bahnhoferweiterung daselbst, dann die Paarthalbahn vom Juni 1869 bis Oktober 1878 und als solcher zum kgl. Bezirksingenieur befördert im Februar 1872.
Kgl. Bezirksingenieur der Generaldirektion (Bauabteilung) in München vom Oktober 1878 bis März 1880.
Pensioniert im März 1880.

168. Seidel Friedrich, kgl. Oberingenieur der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.
Im innern Staatsbaudienste vom November 1846 bis Juni 1851.
I. städtischer Ingenieur in Augsburg vom Juni 1851 bis August 1856.
Bauführer der Sektion Rosenheim vom September 1856 bis März 1859.
Wieder im innern Staatsbaudienste vom April 1859 bis April 1872.
Als kgl. Bezirksingenieur zu vorgenannter Generaldirektion übergetreten im April 1872 und daselbst zum kgl. Oberingenieur befördert im September 1878. Architekt für den Bau der Linien: München-Memmingen mit Kaufering-Landsberg, Paarthalbahn mit Erweiterung des Bahnhofes Augsburg (teilweise), Regensburg-Donauwörth mit Saal-Kelheim, Wernthalbahn mit Bahnhof Oberndorf-Schweinfurt, Aschaffenburg-Miltenberg-Amorbach, Lohr-Wertheim, Fichtelgebirgsbahn ohne Redwitz-Eger jedoch mit der Zweigbahn Schnabelwaid-Bayreuth, der Verlegung des Bahnhofes Hof und dem vollständigen Umbau des Bahnhofes Bayreuth, Nördlingen-Dinkelsbühl, Gemünden-Hammelburg; der Bahnhöfe: Nürnberg, Ingolstadt Z.-B. (Baubeginn) und der Vizinalbahnen: Dombühl-Feuchtwangen, Neustadt a. A.-Windsheim.

169. Seitz Anton, kgl. Oberbahninspektor des Oberbahnamtes Kempten.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Schwabach vom Januar 1844 bis Dezember 1849.

Im innern Staatsbaudienste als Hilfsingenieur in Straubing vom Dezember 1849 bis September 1850.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektionen Röthenbach und Lindau vom September 1850 bis Dezember 1852.

Wieder im innern Staatsbaudienste als Baukondukteur in Regensburg vom Dezember 1852 bis Mai 1853.

Sektionsingenieur der Maximiliansbahn in Teisendorf vom Mai 1853 bis August 1854.

Sektionsingenieur der Ostbahnlinie München-Regensburg in Moosburg vom August 1854 bis Juni 1855.

Desgleichen in Landshut vom Juni 1855 ab, tritt 1856 zur Ostbahngesellschaft über und bleibt Ostbahnsektionsingenieur in Landshut bis September 1858.

In den Ostbahnbetriebsdienst als Betriebsinspektor in München im Oktober 1858.

170. **Spandau** Ferdinand, kgl. Bauamtmann a. D. in Kempten.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Kulmbach vom Januar 1842 bis März 1846.

Desgleichen der Sektion Hof vom März 1846 bis Oktober 1849.

Ingenieur beim Telegraphenbau vom Oktober 1849 bis Januar 1851.

Sektionsingenieur der Maximiliansbahn in Neu-Ulm vom Januar 1851 bis April 1852.

Sektionsingenieur der Ostbahnlinie Nürnberg-Amberg-Regensburg-Passau in Regensburg vom April 1852 bis Juni 1856, tritt Juli 1856 zur Ostbahngesellschaft über und bleibt Ostbahnsektionsingenieur in Regensburg bis Juli 1860.

In den innern Staatsbaudienst im August 1860.

171. **Spiegel** Mathias, kgl. Abteilungsingenieur des Oberbahnamtes Ingolstadt.

Technischer Gehilfe und Ingenieurassistent der Sektion Neuötting vom August 1866 bis April 1872.

Ingenieurassistent und Bauführer der Sektion Wasserburg vom April 1872 bis Januar 1876.

Im Betriebsdienste vom Januar 1876 bis Juli 1878.

Sektionsingenieur der Linie Dinkelsbühl-Feuchtwangen in Dinkelsbühl vom Juli 1878 bis Mai 1880.

Wieder in den Betriebsdienst als kgl. Abteilungsingenieur im Mai 1880.

172. **Stähler** August, kgl. Telegrapheninspektor in Augsburg.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektionen Gunzenhausen und Hain vom November 1845 bis Januar 1850.

Ingenieurassistent und Telegraphist des kgl. Telegraphenamtes in München vom Januar 1850 bis März 1851.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Haßfurt vom März 1851 bis Januar 1853.

Brandversicherungsinspektor in Amberg vom Januar 1853 bis Oktober 1856.

Im innern Staatsbaudienste vom Oktober 1856 bis Mai 1858.

Sektionsingenieur für die Projektierung der Ansbach-Würzburger Bahn in Marktbreit vom Mai 1858 bis Juli 1859.

Im innern Staatsbaudienste vom Juli 1859 bis November 1861.
Wiederholt Sektionsingenieur in Marktbreit vom November 1861 bis Dezember 1865.
Sektionsingenieur der Altmühlbahn in Gunzenhausen vom Dezember 1865 bis März 1866.
In den Staatstelegraphendienst im März 1866.

173. Stirner Emil, gestorben als kgl. Bezirksingenieur in München im Dezember 1868.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektionen Hain und Donauwörth vom Dezember 1845 bis Juli 1849.
Als kgl. Betriebsingenieur in Hof, zugleich mit Projektierung und Bauleitung der Oberkotzau-Egerer Pachtbahn beschäftigt vom Sept. 1857 bis Dez. 1865.

174. Stokar Franz v., gestorben als Ostbahnbetriebsinspektor in Weiden im November 1865.
Technischer Gehilfe der Sektion Karlstadt vom Nov. 1845 bis Okt. 1848.
Im innern Staatsbaudienste vom Oktober 1848 bis Juli 1850.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektionen Haßfurt, Bamberg und Holzkirchen vom Juli 1850 bis Juni 1855.
Im Betriebsdienste vom Juni 1855 bis Juli 1856.
Ostbahnsektionsingenieur der Linie Nürnberg-Amberg-Regensburg in Schwandorf vom Juli 1856 bis Mai 1860.
In den Ostbahnbetriebsdienst als Betriebsinspektor im Mai 1860.

175. Stokar Kurt v., kgl. Baurat und Kreisbauassessor in Regensburg.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Lichtenfels vom Januar 1842 bis November 1845.
Desgleichen der Sektionen Bamberg und Haßfurt vom November 1845 bis Oktober 1848.
Desgleichen der Sektionen Lichtenfels und Bamberg vom Oktober 1848 bis Juni 1854.
Desgleichen der Sektion Nürnberg vom Juni bis September 1854.
Im innern Staatsbaudienste vom September 1854 bis Mai 1857.
Sektionsingenieur der Werrabahn in Lichtenfels vom Mai 1857 bis März 1860.
Wieder in den innern Staatsbaudienst im März 1860.

176. Straub Johann.
Sektionsingenieur der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft vom August 1838 bis November 1840.
Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Kulmbach vom Juli 1841 bis Juni 1843.
Ausgetreten im Juni 1843.

177. Straub Karl, kgl. Betriebs- und Sektionsingenieur in Eger.
Technischer Gehilfe der Sektion Dollnstein vom Nov. 1865 bis Mai 1869.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Ostbahnbausektion Regensburg vom Juni 1869 bis April 1872.
Ostbahnsektionsingenieur der Linie Mühldorf-Plattling in Landau a. Isar vom April 1872 bis Dezember 1874 und als solcher zum Ostbahningenieurassistenten ernannt im Dezember 1872.

In den Ostbahnbetriebsdienst als Betriebsingenieur in Eger im Jan. 1875.

Betriebs- und Sektionsingenieur der Fichtelgebirgsbahn und der Linie Wiesau-Redwitz in Eger seit Juni 1878 und als kgl. Betriebsingenieur in den Staatseisenbahndienst übergetreten im Oktober 1878.

178. **Straus Abraham**, kgl. Betriebs- und Kanalingenieur a. D. in Landsberg a. L.

Technischer Gehilfe der Sektion Gemünden und der Eisenbahnbaukommission München vom Dezember 1851 bis August 1856.

Technischer Gehilfe der Ostbahnbausektion Passau, sowie der Projektierungssektion der Böhmer Linie und der Ostbahnbausektion Vilshofen vom September 1856 bis Mai 1859.

Ostbahnsektionsingenieur der Böhmer Linie in Bodenwöhr vom Mai 1859 bis März 1861.

Ostbahnsektionsingenieur bei Projektierung der oberpfälzischen Linien in Waldsassen vom März bis April 1861.

Im innern Staatsbaudienste vom Dezember 1862 bis Dezember 1869.

Sektionsingenieur der München-Memminger Bahn, der Lechfeldbahn und der Zweigbahn Kaufering-Landsberg in Landsberg a. L. vom Dezember 1869 bis Februar 1877 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im Dezember 1869 und zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Mai 1875.

Sektionsingenieur in Memmingen für die München-Memminger Bahn, die Vizinalbahn Senden-Weissenhorn, sowie die Erweiterung des Bahnhofes Neu-Ulm vom Februar 1877 bis Juli 1880.

Zum kgl. Kanalingenieur ernannt im Juli 1880.

179. **Strauß Matthäus**, gestorben als Oberingenieur a. D. in München im Mai 1882.

Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Kempten vom Mai 1844 bis Mai 1853, d. i. bis zur Vollendung des Bahnbaues bis Immenstadt und als solcher außerdem mit Projektierung der Maximiliansbahn beschäftiget: in Zusmarshausen vom August bis Dezember 1848, in Glon vom Mai bis Oktober 1849; zum kgl. Baukondukteur unter Belassung beim Bahnbau ernannt im Januar 1850.

Sektionsingenieur der Projektierungssektion Amberg für die Ostbahnlinie Nürnberg-Amberg-Regensburg vom Mai 1853 bis Juni 1856 und tritt 1856 zur Ostbahngesellschaft über.

Ostbahnsektionsingenieur für die Projektierung der Böhmer Linie, teils in Schwandorf, teils in Cham und Furth vom Juli 1856 bis Januar 1857.

Ostbahndirektionsingenieur in München für den Bau der älteren und die Projektierung der oberpfälzer Linien vom Januar 1857 bis April 1862 und als solcher in die Klasse der kgl. Baubeamten eingereiht im Juni 1858.

Oberingenieur für den Betrieb bei der Ostbahndirektion in München vom April 1862 ab und als solcher bauleitender Oberingenieur für die Vizinalbahn Wiesau-Tirschenreuth vom April 1872 bis März 1873.

180. Strehl Ludwig, kgl. Bezirksingenieur in Bayreuth.

Technischer Hilfsarbeiter der kgl. Sektion Haßfurt vom November 1850 bis Dezember 1851.

Technischer Gehilfe der kgl. Sektion Lohr vom Dez. 1851 bis Dez. 1852.

Desgleichen der kgl. Eisenbahnbaukommission München vom Dezember 1852 bis März 1853.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektionen Jettingen und Augsburg vom März 1853 bis Oktober 1855.

Technischer Gehilfe bei Projektierung der älteren Ostbahnlinien vom Juli 1856 bis Juli 1857.

Bauführer der Ostbahnbausektion Passau vom Juli 1857 bis Februar 1861.

Vorstand der Ostbahnprojektierungssektion Weiden vom Febr. 1861 bis April 1862.

Ostbahnsektionsingenieur der Oberpfälzer Linien in Weiden vom April 1862 bis November 1864.

Im Ostbahnbetriebsdienste als Betriebsingenieur vom Nov. 1864 bis Mai 1869.

Ostbahnsektionsingenieur der Linie Regensburg-Neumarkt-Nürnberg in Nürnberg vom Mai 1869 bis Dezember 1871.

Vorstand der Projektierungskommission Straubing für die Projektierung der Linien Straubing-Cham und Straubing-Mühldorf, dann Plattling-Landau vom Januar bis Oktober 1872.

Sektionsingenieur der Linie Plattling-Eisenstein in Deggendorf vom Okt. 1872 bis April 1879 und als kgl. Bezirksingenieur in den Staatseisenbahndienst übergetreten im Januar 1879.

Kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur der Fichtelsgebirgsbahn in Bayreuth vom April 1879 bis September 1882.

Ausschließlich im Betriebsdienste seit September 1882.

181. Strobl Joseph, kgl. Oberingenieur des Oberbahnamtes Bamberg.

Technischer Gehilfe und Bauführer in Immenstadt und München vom März 1852 bis Oktober 1856.

Im Betriebsdienste vom Oktober 1856 ab und zwar bis Januar 1861 als Assistent, bis November 1865 als Abteilungsingenieur, bis Dezember 1868 als Betriebsingenieur und bis Dezember 1881 als Bezirksingenieur.

Kgl. Bezirksingenieur und Sektionsingenieur in Hof für die Vervollständigung der Doppelbahn zwischen Untersteinach und Hof vom März 1871 bis März 1873.

182. Stuttgardter Sigmund, Betriebsingenieur der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Technischer Gehilfe der Sektion Bamberg vom November 1850 bis Mai 1853.

Desgleichen der Sektion Hersbruck vom Mai 1853 bis August 1856.

Desgleichen im Revisionsbureau der Ostbahndirektion in München vom August 1856 bis Januar 1863.

Ingenieur vorgenannter Ostbahndirektion vom Jan. 1863 bis Okt. 1866.

Im Ostbahnbetriebsdienste vom Oktober 1866 bis Januar 1870.

Betriebsingenieur der Direktion der priv. bayer. Ostbahnen vom Januar 1870 bis Mai 1875.

Desgleichen der Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) seit Mai 1875.

183. **Tanera Joseph**, kgl. Regierungs- und Kreisbaurat a. D. in München.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Eisenbahnbaukommission Nürnberg und der Sektion Nürnberg vom September 1842 bis März 1847.
Sektionsverweser der Süd-Nordbahn in Nürnberg vom März bis Nov. 1847.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Bamberg exponiert in Nürnberg vom November 1847 bis Juli 1848.
In den innern Staatsbaudienst als kgl. Baukondukteur im Juli 1848.

184. **Tautphöus Friedrich Frhr. v.**, kgl. Betriebsingenieur a. D. in München.
Technischer Gehilfe und Bauführer in Heidingsfeld vom Okt. 1863 bis Juli 1865.
Im innern Staatsbaudienste vom Juli 1865 bis Oktober 1866.
Bauführer in Schwaben vom Oktober 1866 bis Januar 1868.
Technischer Gehilfe in München vom Januar bis Dezember 1868.
Kgl. Abteilungsingenieur der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München vom Dezember 1868 ab, daselbst zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Februar 1877.
Pensioniert im März 1880.

185. **Thelemann Franz v.**, kgl. Oberbaurat a. D. in Würzburg.
Sektionsingenieur der Westbahn in Gemünden vom Mai bis Juni 1844.
Desgleichen in Karlsstadt vom Juni 1844 bis Oktober 1848.
In den innern Staatsbaudienst im Oktober 1848.

186. **Thenn Johann**, gestorben als kgl. Baurat a. D. in München im Juli 1882.
Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Treuchtlingen vom Juli bis Aug. 1841.
Desgleichen in Augsburg vom August 1841 bis Dezember 1851 und als solcher zum kgl. Betriebsingenieur ernannt im Oktober 1846.
In den Betriebsdienst im Dezember 1851.
Kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur der Starnberg-Penzberg-Peißenberger Pachtbahn in München vom Juli 1863 bis Ende 1866.

187. **Trient Ambros**, kgl. Oberingenieur der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten (Betriebsabteilung) in München.
Technischer Gehilfe der Sektion Würzburg vom Dez. 1851 bis April 1852
Desgleichen der kgl. Eisenbahnbaukommission München vom April 1852 bis März 1853.
Desgleichen der Sektion Aschaffenburg vom März 1853 bis August 1855.
Im innern Staatsbaudienste vom August 1855 bis Mai 1857.
Im Betriebsdienste vom Mai 1857 bis April 1866 und daselbst zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im Januar 1861 und zum kgl. Betriebsingenieur befördert im November 1865.
Sektionsingenieur für den neuen Bahnhof Würzburg in Würzburg vom Mai 1866 bis September 1869.
Als kgl. Betriebsingenieur zur Generaldirektion (Bauabteilung) im September 1869 und daselbst zum kgl. Bezirksingenieur befördert im Februar 1872.
Architekt für den Bau der Linien: Schweinfurt-Kissingen. Schweinfurt-Meiningen, Nürnberg-Krailsheim, Nürnberg-Hersbruck der Fichtelgebirgsbahn; der Bahnhöfe: Oberndorf-Schweinfurt, Nürnberg, München B.-B.

und der Vizinalbahnen: Siegelsdorf-Langenzenn, Spalt-Georgensgmünd, Rothenburg-Steinach.

Als kgl. Oberingenieur zur Betriebsabteilung vorgenannter Generaldirektion im Mai 1875.

188. Veſtner Heinrich, kgl. Bezirks- und Kanalingenieur a. D. in Neumarkt i. O.

Im innern Staatsbaudienſte vom März 1843 bis Auguſt 1844.

Techniſcher Gehilfe und Bauführer der Sektionen Eltmann, Hain, Kaufbeuren und Kempten vom September 1844 bis März 1850.

Telegrapheningenieur vom März bis Auguſt 1850.

Bauführer der Sektion Immenſtadt vom Auguſt 1850 bis April 1851.

Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn in Röthenbach vom April 1851 bis Oktober 1854 und als ſolcher zum kgl. Inſpektionsingenieur unter Belaſſung beim Bahnbau ernannt im November 1853 und als kgl. Sektionsingenieur angeſtellt im Januar 1854, zum kgl. Kanalingenieur ernannt im Okt. 1854.

189. Volkert Ferdinand, kgl. Bezirksingenieur in Hof.

Techniſcher Gehilfe der Sektion Gemünden vom Jan. 1854 bis Okt. 1855.

Desgleichen der Oſtbahnſektionen Schwandorf und Cham vom Juli 1856 bis März 1861.

Abteilungsingenieur bei der Oſtbahn in Preſſath vom März 1861 bis April 1862.

Oſtbahnſektionsingenieur der Oberpfälzer Linien in Preſſath vom April 1862 bis November 1864.

Ingenieurpraktikant bei der Projektierung der Linie München-Simbach vom November 1864 bis November 1865.

Sektionsingenieur der Altmühlbahn in Treuchtlingen vom November 1865 bis Juli 1871 und als ſolcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im Auguſt 1866 und zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Dezember 1868

Sektionsingenieur der Fichtelgebirgsbahn in Hersbruck vom Auguſt 1871 bis Mai 1879.

Sektionsingenieur der Linie Lohr-Wertheim in Marktheidenfeld vom Mai 1879 bis Dezember 1881.

In den Betriebsdienſt im Dezember 1881.

190. Wagner Karl, kgl. Abteilungs- und Sektionsingenieur in Markt-Redwitz.

Techniſcher Gehilfe und Bauführer in Heidingsfeld und Simbach vom Oktober 1863 bis November 1869.

Kgl. Abteilungsingenieur und Bauführer in Simbach vom November 1869 bis Mai 1870.

Sektionsingenieur der München-Simbacher Bahn in Dorfen vom Mai 1870 bis Februar 1872.

Sektionsingenieur der Nürnberg-Krailsheimer Bahn in Ansbach vom Februar 1872 bis Mai 1876.

Sektionsingenieur in Schweinfurt für die Linie Schweinfurt-Gemünden (Wernthalbahn) und den Bahnhof Oberndorf-Schweinfurt vom Mai 1876 bis Juli 1880.

Desgleichen in Gemünden vom Juli 1880 bis Februar 1881.
Im Betriebsdienste vom März 1881 bis November 1882.
Sektionsingenieur der Fichtelsgebirgsbahn in Markt-Redwitz seit Nov. 1882.

191. **Waßheim Philipp**, gestorben als kgl. Kreisbaurat in Ansbach im Mai 1876.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Nördlingen vom April 1847 bis November 1850.
Sektionsverweser der Süd-Nordbahn in Nördlingen vom November 1850 bis Oktober 1851.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Hain vom November 1851 bis August 1853.
Sektionsingenieur der Maximiliansbahn in Dinkelscherben vom August 1853 bis Januar 1854.
Desgleichen in Augsburg vom Januar 1854 bis Juli 1856.
Ostbahnsektionsingenieur der Linie Nürnberg-Amberg-Regensburg in Amberg vom August 1856 bis Oktober 1859.
In den innern Staatsbaudienst als kgl. Baubeamter.

192. **Weikard Franz**, kgl. Abteilungs- und Sektionsingenieur in Ludwigsstadt.
Technischer Gehilfe bei dem Projektierungsbureau der kgl. Generaldirektion auf der Strecke München-Ingolstadt-Pleinfeld und Ingolstadt-Nürnberg, dann technischer Gehilfe und Bauführer in Pfaffenhofen, München, Pappenheim und Gemünden vom Dezember 1864 bis Februar 1872.
Sektionsingenieur der Sinnthalbahn in Gemünden vom Februar 1872 bis Mai 1873.
Sektionsingenieur in Aschaffenburg für die Linie Aschaffenburg-Miltenberg und den Bau des zweiten Geleises auf der Strecke Aschaffenburg-Kahl-Landesgrenze vom Mai 1873 bis März 1877.
Sektionsingenieur der Fichtelgebirgsbahn in Kemnath vom März 1877 bis Juni 1880 und als solcher zugleich mit der Vorstandschaft der Projektierungskommission Kelheim vom Mai 1879 bis Juni 1880 und der Projektierungskommission Beilngries vom Inni 1879 bis Juni 1880 für die Projektierung einer Linie Kelheim-Greding betraut.
Sektionsingenieur der Linie Stockheim-Ludwigsstadt-Grenze in Ludwigsstadt seit Juni 1880.

193. **Weikmann Nikolaus**, gestorben als kgl. Betriebs- und Sektionsingenieur in Stockheim im Oktober 1881.
Im innern Staatsbaudienste bei der kgl. Bauinspektion München I vom August 1856 bis Januar 1858.
Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektionen Grabenstädt, Marktbergel und Reichertshofen vom Februar 1858 bis Mai 1868.
Sektionsingenieur der Linie München-Grafing-Rosenheim, in Grafing vom Mai 1868 bis Februar 1872 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im Dezember 1868.
Sektionsingenieur der Donauthalbahn in Abensberg vom Februar 1872 bis Oktober 1874.

Sektionsingenieur der Vizinalbahn Neustadt a. A.-Windsheim in Windsheim vom Oktober 1874 bis August 1877 und als solcher zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Mai 1875.

Sektionsingenieur der Vizinalbahn Feucht-Altdorf in Altdorf vom August 1877 bis Juni 1880.

Sektionsingenieur der Linie Stockheim-Ludwigsstadt-Grenze in Stockheim vom Juni 1880 bis Oktober 1881.

194. Weil Joseph, kgl. Abteilungsingenieur in Bamberg.

Technischer Gehilfe und Bauführer in München vom August 1866 bis September 1870.

Desgleichen in Wasserburg vom Oktober 1870 bis Januar 1872.

Sektionsingenieur der Donauthalbahn in Gundelfingen vom Februar 1872 bis Dezember 1876.

Sektionsingenieur der Vizinalbahn Weilheim-Murnau in Weilheim vom Dezember 1876 bis Mai 1879.

In den Betriebsdienst im Juni 1879.

195. Wetter Markus, gestorben als Ostbahnbetriebsinspektor in Regensburg im September 1874.

Technischer Gehilfe der Sektion Immenstadt vom August bis Oktober 1844.

Desgleichen der Sektion Kempten vom November 1845 bis März 1851.

Im innern Staatsbaudienste vom März 1851 bis September 1853.

Technischer Gehilfe der Sektion Holzkirchen vom Sept. 1853 bis Juni 1854.

Im innern Staatsbaudienst vom Juni 1854 bis August 1856.

Ostbahnsektionsingenieur der Linie München-Regensburg in Moosburg vom August 1856 bis Oktober 1858.

Desgleichen in Landshut vom Oktober 1858 bis Mai 1860 und als solcher zum Ostbahnbetriebsingenieur befördert im November 1859.

196. Widmann Joseph, Gutsbesitzer und Zivilingenieur in Weitenau.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion München vom Oktober 1851 bis Dezember 1857.

Desgleichen der Sektion Teisendorf vom Dezember 1857 bis Juli 1860.

Im innern Staatsbaudienst als Baupraktikant beim Bauamt Laufen vom Juli bis September 1860.

Im Betriebsdienste als Assistent in Nördlingen, Augsburg und Lindau vom September 1860 bis November 1865, als kgl. Abteilungsingenieur in Lindau vom November 1865 bis Juli 1867 und als kgl. Betriebsingenieur daselbst vom Juli 1867 bis Oktober 1873.

Kgl. Abteilungs- und Sektionsingenieur für die Projektierung der Bodenseegürtelbahn in Lindau vom April 1866 bis Juli 1867.

Kgl. Betriebsingenieur und Sektionsingenieur für den Bau vorgenannter Linie, sowie der Vizinalbahn Immenstadt-Sonthofen in Lindau vom Mai 1871 bis Februar 1874.

Aus dem Staatsdienst ausgetreten im Oktober 1873, jedoch die Sektionsgeschäfte noch fortgeführt bis Februar 1874.

197. **Wild Otto**, gestorben als kgl. württemb. Bau- und Gartendirektor in Stuttgart im Jahre 1859.

Sektionsingenieur der Süd-Nordbahn und zugleich für Projektierung der Westbahn in Bamberg vom Juni 1841 bis September 1845.

Ausgetreten im September 1845.

198. **Wiß Karl**, kgl. Bezirks- und Sektionsingenieur in Nürnberg.

Im innern Staatsbaudienste in der Pfalz und in Schwaben von 1852 bis 1857.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Grabenstädt vom April 1857 bis Oktober 1860.

Im innern Staatsbaudienste vom Oktober 1860 bis September 1861.

Stellvertreter des bauleitenden Ingenieurs der Illerbahn vom September 1861 bis Oktober 1863.

Sektionsingenieur in Heidingsfeld für die Linie von Würzburg an die badische Grenze gegen Heidelberg vom Oktober 1863 bis Mai 1866.

Desgleichen in Würzburg vom Mai 1866 bis August 1867 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im August 1866.

Sektionsingenieur der Sektion Kissingen für die Strecke Schweinfurt-Kissingen und der Sektion Münnerstadt in Kissingen für die Strecke Schweinfurt-Meiningen vom August 1867 bis Oktober 1875 und als solcher zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Dezember 1868.

Kgl. Betriebsingenieur und Sektionsingenieur vorgenannter Linie in Meiningen vom Oktober 1875 bis Januar 1876.

Kgl. Bezirksingenieur und Sektionsingenieur für die Ingenieurarbeiten der Bahnhofverlegung Hof in Hof I vom Februar 1876 bis April 1880.

Kgl. Bezirksingenieur und Sektionsingenieur für die Bahnhoferweiterung in Nürnberg seit April 1880.

199. **Wöhrle Joseph**, kgl. Bauamtmann a. D. in München.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektionen Treuchtlingen, Gunzenhausen, Bamberg, Hof und Würzburg vom Mai 1842 bis April 1850.

Telegrapheningenieur vom April 1850 bis Januar 1851.

Sektionsingenieur der Maximiliansbahn in Dinkelscherben vom Januar 1851 bis Februar 1853 und als solcher zum kgl. Baukondukteur ernannt im November 1852.

Desgleichen der Sektion Oberaudorf mit dem Sitze in Rosenheim vom Februar bis Dezember 1853.

Desgleichen in Fischbach vom Dezember 1853 bis Oktober 1854.

Im Betriebsdienste als kgl. Betriebsingenieur vom Okt. 1854 bis Mai 1856.

Wieder Sektionsingenieur in Fischbach vom Mai 1856 bis Oktober 1858.

In den inneren Staatsbaudienst als kgl. Baubeamter im (Februar 1858 ernannt) November 1858.

200. **Wulzinger Franz**, kgl. Oberingenieur des Oberbahnamtes Würzburg.

Im innern Staatsbaudienste bei der kgl. Bauinspektion München II und im kgl. Kreisbaubureau München vom November 1849 bis November 1850.

Technischer Gehilfe und Bauführer in München, Lohr, Würzburg, Holzkirchen und Lichtenfels vom November 1850 bis März 1860.

Sektionsverweser der Linie von Lichtenfels an die Grenze gegen Koburg in Lichtenfels vom März bis November 1860.

Ingenieur bei Erbauung der Hochstadt-Stockheimer Pachtbahn vom November 1860 bis November 1861.

Sektionsingenieur der Nürnberg-Würzburger Bahn in Burgfarnbach vom November 1861 bis Juli 1864.

Sektionsingenieur der München-Ingolstädter Bahn in Reichertshofen vom Juli 1864 bis Juni 1865.

Desgleichen in Pfaffenhofen vom Juni 1865 bis Januar 1870 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im August 1866 und zum kgl. Betriebsingenieur mit Übertragung der Strecke München-Ingolstadt befördert im November 1867.

Ausschließlich im Betriebsdienste seit Januar 1870.

201. Zenger Albert, gestorben als kgl. Betriebs- und Sektionsingenieur in Pappenheim im März 1870.

Technischer Gehilfe der Sektionen Rosenheim und Marktbreit vom Dezember 1857 bis Juli 1859.

Im innern Staatsbaudienste vom Juli 1859 bis April 1864.

Bauführer der Sektion Emskirchen vom April 1864 bis November 1865.

Sektionsingenieur der Altmühlbahn in Pappenheim vom November 1865 bis März 1870 und als solcher zum kgl. Abteilungsingenieur ernannt im August 1866, sowie zum kgl. Betriebsingenieur befördert im Dezember 1868.

202. Zenger Joseph, Betriebsingenieur in Regensburg

Im innern Staatsbaudienste als Praktikant bei der kgl. Straßen-Flußbauinspektion Regensburg vom März 1852 bis Juni 1853.

Technischer Gehilfe der kgl. Sektionen Teisendorf, Moosburg, Landhut und Rosenheim vom Juni 1853 bis Juli 1856.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Ostbahnbausektion Pfaffenberg vom Juli 1856 bis Februar 1860.

Desgleichen der Ostbahnbausektion Regensburg vom Febr. 1860 bis Febr. 1861.

Im Ostbahnbetriebsdienste vom Februar 1861 ab. Mit der Bauleitung für die Erweiterung des Ostbahnhofes Regensburg betraut vom Juni 1871 bis August 1873, dann Sektionsingenieur in Regensburg (vom Mai 1875 bis Dezember 1876 Regensburg II benannt) für die Erweiterung des Bahnhofes Regensburg und die Nacharbeiten der Linie Regensburg-Neumarkt-Nürnberg vom August 1873 bis Juni 1880.

203. Zenger Karl, Oberingenieur der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten (Bauabteilung) in München.

Technischer Gehilfe und Bauführer der Sektion Uffenheim vom November 1861 bis Juli 1863.

Im innern Staatsbaudienst und in fürstlich Taxis'schen Diensten vom Juli 1863 bis März 1870.

Ostbahndirektionsarchitekt und Oberingenieur vom März 1870 bis Mai 1875.

Architekt für den Bau nachstehender Linien: Straubing direkt Sünching, Regensburg-Neumarkt i. O.-Nürnberg mit Erweiterung der Ostbahnhöfe in

Regensburg und Nürnberg, Neufahrn b. E. direkt Obertraubling, Weiden-Neukirchen, Plattling-Mühldorf.

Bei obengenannter Generaldirektion seit Mai 1875. Architekt für den Bau der Linien: Plattling-Eisenstein, Neumarkt a. R.-Pocking, Landshut-Landau a. Isar, Wiesau-Redwitz, Redwitz-Eger, Landshut-Neumarkt a. R.; der Vizinalbahn Feucht-Altdorf und der Erweiterung des Staatsbahnhofes Nürnberg.

204. Zinner Johann, kgl. Abteilungsingenieur a. D. in München.

Zeichner der kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg, der Sektionen Erlangen und Lindau-Röthenbach, der Maschinenfabrik Klett & Comp. in Nürnberg, dann wiederholt der kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg vom September 1843 bis Juli 1856.

Desgleichen der Direktion der bayer. Ostbahnen vom Aug. 1856 bis Aug. 1873.

Werkmeister im technischen Bureau daselbst vom August 1873 bis Mai 1875.

Desgleichen bei der Generaldirektion (Bauabteilung) vom Mai 1875 bis Dezember 1877.

Kgl. Abteilungsingenieur daselbst vom Januar 1878 bis Juli 1880.

Pensioniert im Juli 1880.

B. Zusammenstellung

der

technischen Beamten der jeweiligen bauleitenden Stellen.

1. Kgl. Eisenbahnbaukommission Nürnberg.

Dieselbe wurde gebildet im Juli 1841, aufgelöst im September 1847 und hat ihre Funktion beendet im März 1848.

Denis Paul, kgl. Kreisbaurat.
Technischer Vorstand der Eisenbahnbaukommission für die Nürnberg-Nordgrenze-Bahnabteilung der Süd-Nordbahn vom Juli 1841 bis Juni 1842.

Pauli Friedrich August, kgl. Oberingenieur.
Technischer Vorstand der Eisenbahnbaukommission für die Augsburg-Nürnberger Bahnabteilung der Süd-Nordbahn vom Juli 1841 bis Juni 1842.
Als einziger technischer Vorstand derselben Stelle mit der obersten technischen Leitung des gesamten Bahnbaues betraut vom Juni 1842 bis März 1848.

Lehritter Hermann, kgl. Bezirksingenieur.
Funktionierender Oberingenieur vom Juli 1841 bis März 1848.

Fries Ludwig.
Funktionierender Oberingenieur vom Mai bis August 1842.

Rüber Eduard, kgl. Zivilbauinspektor.
Funktionierender I. Architekt vom Juli 1842 bis März 1848.

Erdinger Friedrich, kgl. Bezirksingenieur.
Funktionierender Oberingenieur vom August 1842 bis Mai 1845.

Bürklein Friedrich, kgl. Baukondukteur.
Funktionierender II. Architekt vom Februar 1844 bis Mai 1847.

Dyck Karl, kgl. Bezirksingenieur.
Funktionierender Oberingenieur vom Juni 1844 bis März 1848.

Ruland Karl, kgl. Salinenbaubeamter.
Funktionierender Oberingenieur vom Juni 1844 bis März 1848.

Neureuther Gottfried, kgl. Baukondukteur.
Funktionierender III. Architekt vom Juni 1844 bis März 1848.

Beuschel Johann Georg, kgl. Bezirksingenieur.
Funktionierender Oberingenieur vom Dezember 1846 bis März 1848.

2. Kgl. Eisenbahnbaukommission München.

Dieselbe wurde gebildet im September 1847, mit Personal besetzt im März 1848, mit der kgl. Obersten Baubehörde vereinigt im Juni 1853 und aufgelöst im August 1860.

Pauli Friedrich August Ritter v.
Vorstand der Kommission mit dem Range und Titel eines Oberbaurates vom März 1848 bis September 1854.
Direktor derselben Stelle mit dem Range eines Kollegialdirektors vom Sept. 1854 bis August 1860, zugleich Vorstand der Obersten Baubehörde vom Jan. 1856 ab.

Lehritter Hermann.
Oberingenieur mit dem Range eines Kreisbaurates und Stellvertreter des Vorstandes vom März 1848 bis August 1860.

Dyck Karl.
Kommissionsingenieur vom März 1848 bis Dezember 1849.

Ruland Karl.
Kommissionsingenieur vom März 1848 bis Juli 1853.
Rat der Eisenbahnbaukommission vom Juli 1853 bis Dezember 1854.

Beuschel Johann Georg.
Kommissionsingenieur vom März 1848 bis September 1854.
Rat der Eisenbahnbaukommission vom September 1854 bis August 1860.

Rüber Eduard.
Kommissionsarchitekt vom März 1848 bis Juli 1853.
Rat der Eisenbahnbaukommission vom Juli 1853 bis August 1860.

Neureuther Gottfried.
Kommissionsarchitekt vom März 1848 bis Februar 1857.

3. Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten.

Dieselbe wurde mit der Bauoberleitung betraut im August 1860, die Bildung einer besonderen Bauabteilung bei derselben wurde angeordnet im Oktober 1861 und letztere vollständig gebildet im September 1865.

Lehritter Hermann.
Regierungsrat der vormaligen Eisenbahnbaukommission vom August 1860 bis Februar 1862.

Beuschel Johann Georg.
Baurat der vormaligen Eisenbahnbaukommission vom August 1860 bis Okt. 1861.
Generaldirektionsrat vom Oktober 1861 bis September 1865.

Rüber Eduard.
Baurat der vormaligen Eisenbahnbaukommission vom August 1860 bis Oktober 1861.
Generaldirektionsrat vom Oktober 1861 bis September 1865.

Hohenner Johann Erhard.
Bezirksingenieur vom September 1861 bis September 1865.

Rist Joseph Anton.
Betriebsingenieur vom Februar 1863 bis September 1865.

Röckl Alois.
Betriebsingenieur vom Februar 1863 bis September 1865.

4. Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Bauabteilung).

Dieselbe wurde gebildet im September 1865.

Dyck Karl v.
Eisenbahnbaudirektor vom September 1865 bis September 1873.

Rüber Eduard.
Generaldirektionsrat vom September 1865 bis Oktober 1868.

Beuschel Johann Georg.
Generaldirektionsrat vom September 1865 bis Oktober 1866.

Hohenner Johann Erhard.
Bezirksingenieur vom September 1865 bis Januar 1866.
Oberingenieur mit dem Range der Räte vom Januar 1866 bis Dezember 1868.
Generaldirektionsrat vom Dezember 1868 bis November 1874.

Rist Joseph Anton.
Betriebsingenieur vom September 1865 bis August 1866.

Röckl Alois v.
Betriebsingenieur vom September 1865 bis Januar 1866.
Bezirksingenieur vom Januar 1866 bis Dezember 1868.
Oberingenieur vom Dezember 1868 bis November 1869.
Generaldirektionsrat vom November 1869 bis März 1874.
Eisenbahnbaudirektor vom März 1874 bis Mai 1881.

Kühles Philipp.
Oberingenieur mit dem Range der Räte vom Januar 1866 bis Dezember 1868.

Bürklein Friedrich.
Generaldirektionsrat vom November 1868 bis Oktober 1872.

Bürklein Eduard.
Bezirksingenieur vom Dezember 1868 bis Mai 1871.

Ries Gottfried.
Abteilungsingenieur vom Dezember 1868 bis Mai 1869.

Tautphöus Friedrich Frhr. v.
Abteilungsingenieur vom Dezember 1868 bis Februar 1877.
Betriebsingenieur vom Februar 1877 bis März 1880.

Kaiser Gustav.
Abteilungsingenieur vom Dezember 1868 bis Mai 1869.

Herrmann Friedrich.
Abteilungsingenieur exponiert in Kirchseeon vom Dezember 1868 bis April 1882.

v. Schnorr von Carolsfeld Karl.
Bezirksingenieur vom Januar 1869 bis Februar 1872.
Oberingenieur vom Februar 1872 bis Juni 1874.
Generaldirektionsrat vom Juni 1874 bis Juli 1881.
Eisenbahnbaudirektor seit Juli 1881.

Hofmann Wilhelm.
Betriebsingenieur vom Februar 1869 bis November 1869.
Bezirksingenieur vom November 1869 bis Mai 1875.
Oberingenieur vom Mai 1875 bis Januar 1876.

Trient Ambros.
Betriebsingenieur vom September 1869 bis Februar 1872.
Bezirksingenieur vom Februar 1872 bis Mai 1875.

Graff Jakob.
Betriebsingenieur vom September 1869 bis Februar 1872.
Bezirksingenieur vom Februar 1872 bis Mai 1875.
Oberingenieur vom Mai 1875 bis Dezember 1881.
Generaldirektionsrat seit Dezember 1881.

Linde Johannes.
Abteilungsingenieur vom November 1869 bis Mai 1871.

Hennch Georg.
Abteilungsingenieur vom November 1869 bis Januar 1870.

Herold Karl.
Abteilungsingenieur vom November 1869 bis Mai 1871.
Desgleichen vom November 1873 bis Februar 1877.
Betriebsingenieur vom Februar 1877 bis Juli 1880.

Dollmann Georg.
Bezirksingenieur vom Februar 1870 bis Dezember 1871.

Bolzano Andreas.
Abteilungsingenieur vom Mai 1871 bis Januar 1875.

Hettig Karl.
Abteilungsingenieur vom Februar 1872 bis Juni 1874.
Betriebsingenieur vom Juni 1874 bis Mai 1881.
Bezirksingenieur vom Mai 1881 bis April 1883.

Ebermayer Gustav.
Abteilungsingenieur vom Februar 1872 bis Juni 1874.
Betriebsingenieur vom Juni 1874 bis Mai 1881.
Bezirksingenieur seit Mai 1881 und Kollegialmitglied seit Oktober 1881.

Seidel Friedrich.
Bezirksingenieur vom April 1872 bis September 1878.
Oberingenieur seit September 1878.

Förderreuther Friedrich.
Generaldirektionsrat vom Mai 1875 bis August 1881.

Fomm Ludwig.
Oberingenieur d. vorm. Ostbahnen vom Mai 1875 bis Januar 1878.
Generaldirektionsrat seit Januar 1878.

Zenger Karl.
Oberingenieur d. vorm. Ostbahnen seit Mai 1875.

Mennel Johann.
Betriebsingenieur d. vorm. Ostbahnen seit Mai 1875.

Stuttgardter Sigmund.
Betriebsingenieur d. vorm. Ostbahnen seit Mai 1875.

Riebel Michael.
Werkführer d. vorm. Ostbahnen vom Mai 1875 bis Dezember 1877.
Abteilungsingenieur vom Januar 1878 bis Juli 1880.

Zinner Johann.
Werkmeister d. vorm. Ostbahnen vom Mai 1875 bis Dezember 1877.
Abteilungsingenieur vom Januar 1878 bis Juli 1880.

Lohbauer Konrad.
Bezirksingenieur vom Januar 1876 bis August 1878.
Oberingenieur vom September 1878 bis Mai 1881.

Lutz Kosmas.
Ingenieurassistent d. vorm. Ostbahnen vom März 1876 bis Januar 1878.
Betriebsingenieur seit Januar 1878.

Grau Adolf.
Abteilungsingenieur exponiert in Maxhütte und Regensburg vom Mai 1876 bis Mai 1880.
Betriebsingenieur daselbst seit Mai 1880.

Seemüller Mathias.
Bezirksingenieur vom Oktober 1878 bis März 1880.

Eschenbeck Michael.
Abteilungsingenieur seit September 1882.

5. Direktion der kgl. bayer. priv. Ostbahnen.

Dieselbe wurde errichtet im Mai 1856 und aufgelöst im Mai 1875.

Denis Paul v., kgl. Oberbaurat.
Bau-Direktor vom Mai 1856 bis August 1866.

Hummel Karl, kgl. Oberbaurat.
Technischer Sektionschef und Stellvertreter des Direktors vom Juli 1856 bis Juli 1861.

Lang Karl.
Direktionsingenieur vom Mai 1856 bis April 1866.

Hügel Heinrich, großh. hess. Baurat a. D.
Direktionsarchitekt vom Juli 1856 bis Dezember 1869.

Strauß Matthäus.
Direktionsingenieur vom Januar 1857 bis April 1862.

Beichele Adolf.
Als Ostbahnsektionsingenieur bei der Direktion mit Projektierung der oberpfälzischen Linien beschäftigt vom Dezember 1861 bis April 1862.

Stuttgardter Sigmund.
Ingenieur der Direktion vom Januar 1863 bis Oktober 1866.
Betriebsingenieur derselben vom Januar 1870 bis Mai 1875.

Eder Joseph.
Als Sektionsingenieur im technischen Revisionsbureau vom September 1863 bis wann unbekannt.

Riebel Michael.
Werkführer und technischer Assistent vom Mai 1867 bis Mai 1875.

Fomm Ludwig.
Direktions-Oberingenieur vom November 1869, und Stellvertreter des Direktors vom Januar 1874 bis Mai 1875.

Zenger Karl.
Direktionsarchitekt und Oberingenieur vom März 1870 bis Mai 1875.

Mennel Johann.
Betriebsingenieur vom Juni 1872 bis Mai 1875.

Zinner Johann.
Werkmeister im technischen Bureau vom August 1873 bis Mai 1875.

C. Alphabetisches Verzeichnis

der

Accordanten, welche größere Eisenbahn-Accord-Lose gebaut haben.

(Aufgestellt im Juni 1882.)

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
1	Abresch Karl aus Neustadt a. H.	Abresch Philipp	III. Westbahn	Gemünden	67 000	1852/53
		Lothary Christ.	II Westbahn	Lohr	137 000	1852/53
		derselbe	I. Westbahn	Aschaffenburg	270 000	1853/54
2	Abresch Philipp aus Neustadt a. H.	Abresch Karl	III. Westbahn	Gemünden	67 000	1852/53
3	Ackermann Ant. aus Erlangen	Handl Franz	III. Südnordbahn-Verlegung bei Fürth	Nürnberg II	93 000	1875/76
		derselbe	III. Schweinfurt-Gemünden	Schweinfurt	204 000	1877/78
4	Adami Joh. Jak. aus Niederweisel in Hessen	ohne	V. Westbahn	Aschaffenburg	106 000	1851/53
		„	III. Westbahn	Aschaffenburg	109 000	1853/54
5	Adler Mark. aus München	Feuchtwanger Joseph	II. III. IV. München-Regensburg	München	109 000	1857/58
6	Adolph Georg aus München	Held Math. und Schmidkunz Michael	XXII. Altmühlbahn	Treuchtlingen	133 000	1867/69

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
7	Aicher Jakob aus Landshut	Rungaldier Jos.	XIV. Altmühlbahn	Pappenheim	220 000	1867/69
		ohne	IV. München-Memmingen	Bruck	61 000	1871
		"	Erdarb. I. A Bodenseegürtelbahn	Lindau	31 000	1871/72
		Döberlein Fr. u. Kirchner Georg	XIV. XV. Schweinfurt-Meiningen	Meiningen	1 002 000	1873/74
		Bauer Karl	I. B Redwitz-Eger	Redwitz	369 000	1878/79
		Amend Phil. u. Röder Joseph	IV. Redwitz-Eger	Schirnding	395 000	1880/81
8	Albansöder J. aus Wicklesgereuth	ohne	III. Nördlingen-Dinkelsbühl	Nördlingen	85 000	1875/76
9	Alfaré Giacomo aus Magnano	"	Kunstbauten V. Weiden-Neukirchen	Vilseck	150 000	1873/75
		Munker Isid. u. Zadra Anton	II. Nördlingen-Dinkelsbühl	Nördlingen	120 000	1875/76
10	Amann Johann aus Oberstaufen	ohne	Kunstbauten I A. II. Bodenseegürtelbahn	Lindau	51 000	1871/72
11	Amend Philipp aus Wiesenfeld	Aicher Jakob u. Röder Joseph	IV. Redwitz-Eger	Schirnding	395 000	1880/81
12	Amesmayer Jak. a. Plattling	Jäger Michael	XI. B Regensburg-Passau	Plattling	128 000	1858/60
13	Ammer Joseph aus Weilheim	Ammer Xaver	XXV. XXVI. München-Memmingen	Mindelheim	157 000	1872/73
		derselbe	VIII. Augsburg-Ingolstadt	Schrobenhausen	128 000	1874/75
		"	II. III. Neustadt-Windsheim	Windsheim	274 000	1875/76
14	Ammer Xaver aus Tiefenbach	Ammer Joseph	XXV. XXVI. München-Memmingen	Mindelheim	157 000	1872/73
		derselbe	VIII. Augsburg-Ingolstadt	Schrobenhausen	128 000	1874/75
		"	II. III. Neustadt-Windsheim	Windsheim	274 000	1875/76
15	Ammon Joh. a. Nürnberg	Kellermann Leonhard	V. VI. Schwandorf-Furth	Bodenwöhr	137 000	1859/60
		Brandner A. u. Kellermann Leonhard	VIII. IX. Schwandorf-Weiden	Weiden	197 000	1862/63

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		Gsundbrunn Georg und Gundel Friedrich	XIV. XV. Nürnberg-Würzburg	Markteinersheim	296 000	1862/64
		Feuerlein Gg. Martin	XXIX. XXX. Nürnberg-Würzburg	Kitzingen	272 000	1862/64
		Gsundbrunn Georg und Gundel Friedrich				
		Gsundbrunn Georg	XXI. Altmühlbahn	Treuchtlingen	120 000	1867/69
		Baader Pank. u. Gundel Michael	I. II. Schweinfurt-Kissingen	Schweinfurt	665 000	1869/71
		Stumpf Bartholomäus	III. IV. Nürnberg-Krailsheim	Nürnberg	400 000	1873/75
16	Angermann Karl aus Bayreuth	ohne	III. München-Ingolstadt	Dachau	296 000	1866/67
		Sager Michael derselbe	XI. München-Ingolstadt	Reichertshofen	378 000	1866/67
		"	VII. Altmühlbahn	Eichstädt	651 000	1867/69
		"	XX. Altmühlbahn	Treuchtlingen	123 000	1867/69
		"	I. Treuchtlingen-Pleinfeld	Treuchtlingen	273 000	1867/69
17	Antlsperger X. a. Hengersberg	Lieb Johann	Teil XXI. Nürnberg-Krailsheim	Dombühl	149 000	1873/74
18	Anzenhofer Peter a. Kreußen	Faißt Bernhard	I. Schnabelwaid-Bayreuth	Bayreuth	159 000	1876/77
19	Asprian Joseph aus Moosbach bei Heidelberg	Seubert Albert	XI. Fichtelgebirgsbahn, 3 Tunnels	Neuhaus	816 000	1873/74
		Hügel August	I. II. III. IV. V. Kaufering-Bobingen	Landsberg	259 000	1875/76
		Hügel Aug. u. Merz Jakob	IV. Lohr-Wertheim	Marktheidenfeld	378 000	1880/81
20	Baader Konrad aus Bamberg	Baader Pank. u. Möhring Gust.	XII. XIII. Schweinfurt-Meiningen	Meiningen	489 000	1873/74
		Blendinger Gg. und Kirchner Gg.	IV. Schweinfurt-Gemünden	Schweinfurt	346 000	1877/78
21	Baader Pankraz aus Bamberg	Lestner Johann Monatsberger Peter und Stumpf Barth.	VI. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	62 000	1850/52
		Sager Andreas	XVI. Rosenheim-Salzburg	Traunstein	218 000	1858/60

Lauf Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		Müller Christ. u. Ulrich Nikolaus	III. Nürnberg-Würzburg, Rednitzbrücke	Nürnberg	350 000	1862/64
		Gundel Michael	XVII. Nürnberg-Würzburg	Neustadt a. A.	228 000	1863/64
		Gundel Mich. u. Ulrich Nikolaus	IV. Altmühlbahn	Ingolstadt	197 000	1867/69
		Ammon Joh. u. Gundel Michael	I. II. Schweinfurt-Kissingen	Schweinfurt	665 000	1869/71
		Baader Konr u. Möhring Gust.	XII. XIII. Schweinfurt-Meiningen	Meiningen	489 000	1873 74
22	Bach Johann aus Dillingen	Gruno Jakob Haselmeyer X. Leveling Joh. Nepomuk und Schärpf Nikol.	I. II. Augsburg-Ulm	Burgau	165 000	1852/53
23	Bachmann Karl aus Ansbach	Crämer Karl	XIV. Nürnberg-Krailsheim	Ansbach	393 000	1873/74
		derselbe	Kunstb. XV. Nürnberg-Krailsheim	Leutershausen	102 000	1873/74
		ohne	Kunstb. XVI. XVII. XVIII. Nürnberg-Krailsheim	Leutershausen	410 000	1873/74
		Crämer Karl	VI. obere Donauthalbahn	Höchstädt	139 000	1874/75
24	Badewitz Eduard aus Hof	Laubmann Fr. Prehlmann Nik. Ritter Andr. u. Strunz Christ.	X. Nürnberg-Hof	Hof	352 000	1844/47
25	Bandel Karl a. Weißenburg	Gutmann Wilh. Pflaumer Ch. u. Vogelreuther Christian	IV. Augsburg-Nürnberg	Roth	160 000	1846/50
26	Barthel Georg aus Gunzenhausen	Brunnenmeyer Johann Horold Aug. u. Rödel Georg	II. Augsburg-Nürnberg	Roth	216 000	1847/50
		Förster Andr. u. Schneebichler Mathias	I. II. Augsburg-Ulm	Augsburg	398 000	1852/54
27	Bauer Johann aus Hof	Precht Lorenz	XVII. Fichtelgebirgsbahn	Pegnitz	620 000	1875/77

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
28	Bauer Karl aus Camburg	ohne	VIII. Schweinfurt-Meiningen	Neustadt	319 000	1872/74
		derselbe	II. A Redwitz-Eger	Arzberg	451 000	1876/79
		Döderlein Fr.	I. Prien-Aschau	Rosenheim	209 000	1877/78
		Aicher Jakob	I. B Redwitz-Eger	Redwitz	369 000	1878/79
29	Bauriedel Ernst aus Biebersbach	Gräbner Joh u. Gräbner Veit	V. Westbahn	Haßfurt	91 000	1851/52
30	Bayer Johann aus Günzburg	Schütz Joseph	I. Augsburg-Ulm	Günzburg	66 000	1852/53
		Kleiter Eust. u. Schütz Joseph	II. III. Augsburg-Ulm	Günzburg	262 000	1852/53
31	Bell Eduard aus Kusel	Bell Gottfried	VI. Nürnberg-Krailsheim	Heilsbronn	391 000	1873/74
		ohne	XV. Fichtelgebirgsbahn	Neuhaus	235 000	1875
		"	II. III. Feucht-Altdorf	Altdorf	152 000	1877/78
32	Bell Gottfried a. Kusel	Bell Eduard	VI. Nürnberg-Krailsheim	Heilsbronn	391 000	1873/74
33	Bendl Joseph a. Karlsbad	Klemm Damian	XIV. Plattling-Eisenstein	Regen	833 000	1875/76
		derselbe	XII. XIII. Plattling-Eisenstein	Ruhmannsfelden	1 616 000	1875/77
34	Bernauer Karl aus Stuttgart	Ilg Karl	II. C Augsburg-Nürnberg	Donauwörth	220 000	1846/48
		ohne	I. II. IV. Westbahn	Würzburg	407 000	1852/53
		"	XV. XVI. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Sulzbach	221 000	1857/59
35	Bernlochner J. aus Landshut	"	XI. XII. München-Regensburg	Moosburg	147 000	1857/58
		"	XIII. München-Regensburg	Landshut	144 000	1857/58
		Kast Johann und Pausinger Sim.	XIV. XV. XVI. XVII. XVIII. München-Regensburg	Landshut	1 015 000	1857/58
36	Bertram Christ. aus Ulm	Lauser Paul u. Schönbein Wilh.	I. II. Augsburg-Ulm	Leipheim	300 000	1852/53

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
37	Bichler Konst. aus Stuttgart	Bromer Gustav	III. Schweinfurt-Kissingen	Schweinfurt	218 000	1869/71
		Wachenbrönner Anton und Wachenbrönner Friedmann dieselben	IV. Schweinfurt-Meiningen	Münnerstadt	393 000	1872/73
		Brommer Gust.	II. Aschaffenburg-Miltenberg	Aschaffenburg	169 000	1875 76
38	Bieberstein Ernst a. Kirchenlaibach	Tumler Jak. u. Winkler Thom.	VI. Schweinfurt-Gemünden	Schweinfurt	224 000	1877/78
		Preller Ernst u. Tumler Jakob	I. II. Lohr-Wertheim	Lohr	388 000	1879/80
		Tumler Jakob	VI. VII. VIII. Landshut-Neumarkt	Neumarkt	286 000	1881/82
39	Bischoff Johann Georg a. Fürth	Gran Joh. Kasp.	I. Nürnberg-Hof	Bamberg	142 000	1842/44
40	Bischoff Karl a. Naila	Hagen David u. Thieroff Gottl.	I. II. Nürnberg-Hof	Hof	151 000	1844/48
41	Blank Andreas aus Traunstein	Blank Bened. u Madlener Joh.	XXVII. München-Memmingen	Memmingen	181 000	1872/73
42	Blank Benedikt aus Kempten	Blank Andr. u. Madlener Joh.	XXVII. München-Memmingen	Memmingen	181 000	1872/73
43	Blendinger Gg. aus Schweinfurt	Baader Konr. u Kirchner Georg	IV. Schweinfurt-Gemünden	Schweinfurt	346 000	1877/78
44	Blum Johann aus München	ohne	I. Augsburg-Lindau	Augsburg	321 000	1844/46
		„	III. Augsburg-Lindau	Schwabmünchen	371 000	1846/48
		Schedelbauer Sebastian	V. Augsburg-Nürnberg	Roth	245 000	1846/50
		Schedelbauer Johann und Schedelbauer Sebastian dieselben	II. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	213 000	1850/52
			III. Augsburg-Lindau	Kempten	239 000	1850,53
		„	II. Augsburg-Lindau	Immenstadt	422 000	1851/53
45	Böck Anton aus Mindelheim	ohne	X. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	251 000	1846/48
			Mauerwerk d. Isarbrücke bei Großhesselohe Maximiliansbahn	München	94 000	1853/58

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
46	Böckh Gottfried a. Regensburg	ohne	XXXIV. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Regensburg	300 000	1857/59
47	Bopp Christoph a. Memmingen	Gaupp Karl	Fundament und Sockelmauerwerk der Brücke über den Ellhofer Tobel	Röthenbach	94 000	1850/52
		Moser Chr. Frd.				
		Reich Michael u.				
		Wiedemeyer G.	V. C Augsburg-Lindau			
		dieselben	VIII. Augsburg-Lindau	Immenstadt	116 000	1851/52
		Moser Chr. Fr. u.	VII. Westbahn	Würzburg	91 000	1852/54
		Widmann Wilh. Friedrich				
48	Brandl Franz aus Reichenhall	Wieland Friedr.	XVI. Nürnberg-Würzburg	Neustadt a. A.	416 000	1862/64
		ohne	II. Treuchtlingen-Pleinfeld	Weißenburg	157 000	1867/69
		Müller Andreas	XXIII. XXIV. München-Simbach	Neuötting	238 000	1868/69
		derselbe	I. u. Teil d. V. Nürnberg-Neumarkt-Regensburg	Nürnberg	280 000	1870/72
		ohne	XXVII. XXVIII. XXIX. untere Donauthalbahn	Regensburg	1 769 000	1872/74
		„	XI. A, B und C Kirchenlaibach-Oberkotzau und die Zweigbahn Holenbrunn-Wunsiedel	Wunsiedel	846 000	1875/77
		„	VII. Schweinfurt-Gemünden	Gemünden	326 000	1877/78
49	Brandl Franz Xaver a. Nürnberg	„	Kunstb. IX. Lohr-Wertheim	Kreuzwertheim	71 000	1880/81
50	Brandner Andr. a. Regensburg	Ammon Joh. u.	VIII. IX. Schwandorf-Weiden	Weiden	197 000	1862/63
		Kellermann L.				
		Kellermann Leonhard und	VII. München-Ingolstadt	Pfaffenhofen	290 000	1866/67
		Pletz Joseph				
		dieselben	XVII. Altmühlbahn	Pappenheim	280 000	1867/69
		Pletz Joseph	III. Nürnberg-Neumarkt-Regensburg	Nürnberg	418 000	1870/72
		derselbe	II. Neufahrn-Obertraubling	Eggmühl	377 000	1871/73
		„	XVI. untere Donauthalbahn	Ingolstadt	152 000	1872/73
		„	XVII. untere Donauthalbahn	Abensberg	96 000	1872/73

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		Pletz Joseph	XII. Augsburg-Ingolstadt	Schrobenhausen	61 000	1873/74
		derselbe	XX. Landau-Mühldorf	Mühldorf	444 000	1873/75
		ohne	XXI. Landau-Mühldorf	Mühldorf	199 000	1873/75
		Pletz Joseph	IX. obere Donauthalbahn	Höchstädt	162 000	1874/75
		Brandner J. u. Pletz Joseph	IX. X. Plattling-Eisenstein	Ruhmannsfelden	1 060 000	1875/77
		Pletz Joseph	V. Rottthalbahn	Pfarrkirchen	211 000	1878/79
51	Brandner Jos. a. Regensburg	ohne	XV. Landau-Mühldorf	Gangkofen	374 000	1873/75
		Brandner A. u. Pletz Joseph	IX X. Plattling-Eisenstein	Ruhmannsfelden	1 060 000	1875/77
		ohne	VI. Lohr-Wertheim	Marktheidenfeld	109 000	1880/81
52	Braun Konrad aus Casendorf	Hofmann Georg Pöhlmann T. u. Sandler Lor.	II. III. Nürnberg-Hof	Kulmbach	273 000	1844/47
53	Braun Wenzeslaus aus Rehau	Jakob Michael u. Zapf Adam	VI. Nürnberg-Hof	Hof	83 000	1844/47
		Jakob Michael u. Schörner Nikol.	XII. XIII. Nürnberg-Hof	Hof	274 000	1846/48
54	Brehm Joh. aus Haßfurt	Stapf Michael	VII. Westbahn	Haßfurt	152 000	1851/52
55	Bresele Mathias aus Schwabmünchen	Klein Ignaz	V. Augsburg-Lindau	Schwabmünchen	105 000	1846/48
56	Brommer Gust. aus Stuttgart	Bichler Const. Wachenbrönner Anton und Wachenbrönner Friedmann	III. Schweinfurt-Kissingen	Schweinfurt	218 000	1869/71
		Wachenbrönner Anton	IV. Sinnthalbahn	Gemünden	344 000	1869/72
		Bichler Konst. Wachenbrönner Anton und Wachenbrönner Friedmann	IV. Schweinfurt-Meiningen	Münnerstadt	393 000	1872/73
		Wachenbrönner Anton	V. Schweinfurt-Meiningen	Münnerstadt	159 000	1872/73
		Bichler Konst.	II. Aschaffenburg-Miltenberg	Aschaffenburg	169 000	1875/76

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
57	Brückner Jos. aus Hochstadt	Gick Nikolaus Mann Georg u. Schrauth Wilh.	V. VI. Nürnberg-Hof	Lichtenfels	277 000	1844/47
58	Brunk Friedrich aus Wicterborn	König Jakob Ritter Daniel u. Ritter Karl	VI. Westbahn	Würzburg	661 000	1851/53
		König Jakob Ritter Daniel Ritter Karl u. Stöpel Friedr.	V. Westbahn	Würzburg	371 000	1852/53
59	Brunneumeyer Joh. aus Gunzenhausen	Barthel Georg Herold Aug. u. Rödel Georg	II. Augsburg-Nürnberg	Roth	216 000	1847/50
		Schramm Val.	II. Augsburg-Ulm	Jettingen	139 000	1852/54
60	Bub Erhard aus Straubing	Mederer Jos. u. Zöttl Anton	IX. Regensburg-Passau	Straubing	143 000	1858/60
		ohne	Maurer- und Steinhauer-arbeiten XII. Rosenheim-Mühldorf	Mühldorf	47 000	1873/74
61	Buchenberg Konstantin aus Vorderburg	Uhl Franz Jos	VII. Augsburg-Lindau	Immenstadt	119 000	1850/53
		Keller Anton u. Uhl Franz Jos.	I. Augsburg-Lindau	Immenstadt	94 000	1851/53
		Müller Johann Soyer Daniel u. Uhl Franz Jos.	IV. Augsburg-Lindau	Lindau	263 000	1851/53
62	Bühler Andreas aus München	Reiter Sebast.	Erdarbeiten IV. Neufahrn-Obertraubling	Eggmühl	350 000	1871/73
		derselbe	XIII. XIV. Landau-Mühldorf	Gangkofen	415 000	1873/75
		ohne	VIII. Landshut-Landau	Landau	151 000	1878/79
63	Büschl August aus München	Wildfeuer Sim.	V. Nördlingen-Dinkelsbühl	Dinkelsbühl	108 000	1875/76
64	Büschel Mathias a. Neustadt a. D.	ohne	XI. obere Donauthalbahn	Gundelfingen	49 000	1874/75
65	Buhl Andreas aus Schweinfurt	Lohrey Andr. u. Schätz Matthäus	VIII. IX. Westbahn	Haßfurt	399 000	1851/52
		dieselben	VI. VII. VIII. Westbahn	Schweinfurt	874 000	1852/53
66	Bulheller Johann aus Humbrechtshausen	Stierstorfer Joseph	Erdarbeiten III. Neufahrn-Obertraubling	Eggmühl	466 000	1871/73

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		Stierstorfer Joseph	XI. untere Donauthalbahn	Ingolstadt	196 000	1873/74
		derselbe	XV. XVI. Augsburg-Ingolstadt	Ingolstadt	187 000	1873/74
		"	XII. Landau-Mühldorf	Gangkofen	315 000	1873/75
		"	XX. Fichtelgebirgsbahn	Kirchenlaibach	791 000	1875/77
67	Caprioglio Guiseppe aus Italien	Caprioglio Gujoni	V. VI. Landshut-Landau	Landau	209 000	1878/79
68	Caprioglio Guj. a. Italien	Caprioglio Guiseppe	V. VI. Landshut-Landau	Landau	209 000	1878/79
69	Ceconi Jakob a. Gratz	Nast Wilhelm	XVIII. mit XXI. Plattling-Eisenstein	Zwiesel	3 339 000	1875/77
70	Crämer Karl a. Ansbach	Bachmann Karl	XIV. Nürnberg-Krailsheim	Ansbach	393 000	1873/74
		derselbe	Kunstb. XV. Nürnberg-Krailsheim	Leutershausen	102 000	1873/74
		"	VI. obere Donauthalbahn	Höchstädt	139 000	1874/75
71	Croner Martin aus Zips	Maurer Gg. u. Maurer Kaspar jun.	XVIII. Fichtelgebirgsbahn	Pegnitz	609 000	1875/77
		ohne	X. Schweinfurt-Gemünden	Gemünden	236 000	1877/78
72	Daitmaier Ludwig aus Ulm	Ried Andreas u. Schwithelm Wilhelm	I. II. Augsburg-Ulm	Ulm	190 000	1852/54
73	Danzer Andreas aus Ampfing	Peteler Philipp	Erdarb. XIII. u. XIV. Unterb. XV. München-Simbach	Dorfen	282 000	1868/69
74	Debler Georg a. Friedrichshafen	Mann Melchior	VII. München-Holzkirchen-Rosenheim	Holzkirchen	97 000	1853/55
		derselbe	II. München-Holzkirchen-Rosenheim	München	206 000	1853/57
		Hauser Frz. u. Mann Melchior	V. München-Holzkirchen-Rosenheim	München	107 000	1856/57
75	Del Bondio K. aus München	ohne	I. B München-Ingolstadt	Dachau	60 000	1866/67

C. Alphabetisches Verzeichnis

der

Accordanten, welche größere Eisenbahn-Accord-Lose gebaut haben.

(Aufgestellt im Juni 1882.)

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
1	Abresch Karl aus Neustadt a. H.	Abresch Philipp	III. Westbahn	Gemünden	67 000	1852/53
		Lothary Christ.	II Westbahn	Lohr	137 000	1852/53
		derselbe	I. Westbahn	Aschaffenburg	270 000	1853/54
2	Abresch Philipp aus Neustadt a. H.	Abresch Karl	III. Westbahn	Gemünden	67 000	1852/53
3	Ackermann Ant. aus Erlangen	Handl Franz	III. Südnordbahn-Verlegung bei Fürth	Nürnberg II	93 000	1875/76
		derselbe	III. Schweinfurt-Gemünden	Schweinfurt	204 000	1877/78
4	Adami Joh. Jak. aus Niederweisel in Hessen	ohne	V. Westbahn	Aschaffenburg	106 000	1851/53
		"	III. Westbahn	Aschaffenburg	109 000	1853/54
5	Adler Mark. aus München	Feuchtwanger Joseph	II. III. IV. München-Regensburg	München	109 000	1857/58
6	Adolph Georg aus München	Held Math. und Schmidkunz Michael	XXII. Altmühlbahn	Treuchtlingen	133 000	1867/69

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
7	Aicher Jakob aus Landshut	Rungaldier Jos.	XIV. Altmühlbahn	Pappenheim	220 000	1867/69
		ohne	IV. München-Memmingen	Bruck	61 000	1871
		"	Erdarb. I. A Bodenseegürtelbahn	Lindau	31 000	1871/72
		Döberlein Fr. u. Kirchner Georg	XIV. XV. Schweinfurt-Meiningen	Meiningen	1002000	1873/74
		Bauer Karl	I. B Redwitz-Eger	Redwitz	369 000	1878/79
		Amend Phil. u. Röder Joseph	IV. Redwitz-Eger	Schirnding	395 000	1880/81
8	Albansöder J. aus Wicklesgereuth	ohne	III. Nördlingen-Dinkelsbühl	Nördlingen	85 000	1875/76
9	Alfaré Giacomo aus Magnano	"	Kunstbauten V. Weiden-Neukirchen	Vilseck	150 000	1873/75
		Munker Isid. u. Zadra Anton	II. Nördlingen-Dinkelsbühl	Nördlingen	120 000	1875/76
10	Amann Johann aus Oberstaufen	ohne	Kunstbauten I A. II. Bodenseegürtelbahn	Lindau	51 000	1871/72
11	Amend Philipp aus Wiesenfeld	Aicher Jakob u. Röder Joseph	IV. Redwitz-Eger	Schirnding	395 000	1880/81
12	Amesmayer Jak. a. Plattling	Jäger Michael	XI. B Regensburg-Passau	Plattling	128 000	1858/60
13	Ammer Joseph aus Weilheim	Ammer Xaver	XXV. XXVI. München-Memmingen	Mindelheim	157 000	1872/73
		derselbe	VIII. Augsburg-Ingolstadt	Schrobenhausen	128 000	1874/75
		"	II. III. Neustadt-Windsheim	Windsheim	274 000	1875/76
14	Ammer Xaver aus Tiefenbach	Ammer Joseph	XXV. XXVI. München-Memmingen	Mindelheim	157 000	1872/73
		derselbe	VIII. Augsburg-Ingolstadt	Schrobenhausen	128 000	1874/75
		"	II. III. Neustadt-Windsheim	Windsheim	274 000	1875/76
15	Ammon Joh. a. Nürnberg	Kellermann Leonhard	V. VI. Schwandorf-Furth	Bodenwöhr	137 000	1859/60
		Brandner A. u. Kellermann Leonhard	VIII. IX. Schwandorf-Weiden	Weiden	197 000	1862/63

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		Gſundbrunn Georg und Gundel Friedrich	XIV. XV. Nürnberg-Würzburg	Markteinersheim	296 000	1862/64
		Feuerlein Gg. Martin	XXIX. XXX. Nürnberg-Würzburg	Kitzingen	272 000	1862/64
		Gſundbrunn Georg und Gundel Friedrich				
		Gſundbrunn Georg	XXI. Altmühlbahn	Treuchtlingen	120 000	1867/69
		Baader Pank. u. Gundel Michael	I. II. Schweinfurt-Kiſſingen	Schweinfurt	665 000	1869/71
		Stumpf Bartholomäus	III. IV. Nürnberg-Krailsheim	Nürnberg	400 000	1873/75
16	Angermann Karl aus Bayreuth	ohne	III. München-Ingolſtadt	Dachau	296 000	1866/67
		Sager Michael derſelbe	XI. München-Ingolſtadt	Reichertshofen	378 000	1866/67
		"	VII. Altmühlbahn	Eichſtädt	651 000	1867/69
		"	XX. Altmühlbahn	Treuchtlingen	123 000	1867/69
			I. Treuchtlingen-Pleinfeld	Treuchtlingen	273 000	1867/69
17	Antlsperger K. a. Hengersberg	Lieb Johann	Teil XXI. Nürnberg-Krailsheim	Dombühl	149 000	1873/74
18	Anzenhofer Peter a. Kreußen	Faißt Bernhard	I. Schnabelwaid-Bayreuth	Bayreuth	159 000	1876/77
19	Aſprian Joſeph aus Moosbach bei Heidelberg	Seubert Albert	XI. Fichtelgebirgsbahn, 3 Tunnels	Neuhaus	816 000	1873/74
		Hügel Auguſt	I. II. III. IV. V. Kaufering-Bobingen	Landsberg	259 000	1875/76
		Hügel Aug. u. Merz Jakob	IV. Lohr-Wertheim	Marktheidenfeld	378 000	1880/81
20	Baader Konrad aus Bamberg	Baader Pank. u. Möhring Guſt.	XII. XIII. Schweinfurt-Meiningen	Meiningen	489 000	1873/74
		Blendinger Gg. und Kirchner Gg.	IV. Schweinfurt-Gemünden	Schweinfurt	346 000	1877/78
21	Baader Pankraz aus Bamberg	Leſtner Johann Monatsberger Peter und Stumpf Barth.	VI. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	62 000	1850/52
		Sager Andreas	XVI. Roſenheim-Salzburg	Traunſtein	218 000	1858/60

Lauf Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		Müller Christ. u. Ulrich Nikolaus	III. Nürnberg-Würzburg, Rednitzbrücke	Nürnberg	350 000	1862/64
		Gundel Michael	XVII. Nürnberg-Würzburg	Neustadt a. A.	228 000	1863/64
		Gundel Mich. u. Ulrich Nikolaus	IV. Altmühlbahn	Ingolstadt	197 000	1867/69
		Ammon Joh. u. Gunde Michael	I. II. Schweinfurt-Kissingen	Schweinfurt	665 000	1869/71
		Baader Konr. u. Möhring Gust.	XII. XIII. Schweinfurt-Meiningen	Meiningen	489 000	1873 74
22	Bach Johann aus Dillingen	Gruno Jakob Haselmeyer X. Leveling Joh. Nepomuk und Schärpf Nikol.	I. II. Augsburg-Ulm	Burgau	165 000	1852/53
23	Bachmann Karl aus Ansbach	Crämer Karl	XIV. Nürnberg-Krailsheim	Ansbach	393 000	1873/74
		derselbe	Kunstb. XV. Nürnberg-Krailsheim	Leutershausen	102 000	1873/74
		ohne	Kunstb. XVI. XVII. XVIII. Nürnberg-Krailsheim	Leutershausen	410 000	1873/74
		Crämer Karl	VI. obere Donauthalbahn	Höchstädt	139 000	1874/75
24	Badewitz Eduard aus Hof	Laubmann Fr. Prehlmann Nik. Ritter Andr. u. Strunz Christ.	X. Nürnberg-Hof	Hof	352 000	1844/47
25	Bandel Karl a. Weißenburg	Gutmann Wilh. Pflaumer Ch. u. Vogelreuther Christian	IV. Augsburg-Nürnberg	Roth	160 000	1846/50
26	Barthel Georg aus Gunzenhausen	Brunnenmeyer Johann Horold Aug. u. Rödel Georg	II. Augsburg-Nürnberg	Roth	216 000	1847/50
		Förster Andr. u. Schneebichler Mathias	I. II. Augsburg-Ulm	Augsburg	398 000	1852/54
27	Bauer Johann aus Hof	Precht Lorenz	XVII. Fichtelgebirgsbahn	Pegnitz	620 000	1875/77

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
28	Bauer Karl aus Camburg	ohne	VIII. Schweinfurt-Meiningen	Neustadt	319 000	1872/74
		derselbe	II. A Rednitz-Eger	Arzberg	451 000	1876/79
		Döderlein Fr.	I. Prien-Aschau	Rosenheim	209 000	1877/78
		Aicher Jakob	I. B Rednitz-Eger	Rednitz	369 000	1878/79
29	Bauriedel Ernst aus Biebersbach	Gräbner Joh u. Gräbner Veit	V. Westbahn	Haßfurt	91 000	1851/52
30	Bayer Johann aus Günzburg	Schütz Joseph	I. Augsburg-Ulm	Günzburg	66 000	1852/53
		Kleiter Eust. u. Schütz Joseph	II. III. Augsburg-Ulm	Günzburg	262 000	1852/53
31	Bell Eduard aus Kusel	Bell Gottfried	VI. Nürnberg-Krailsheim	Heilsbronn	391 000	1873/74
		ohne	XV. Fichtelgebirgsbahn	Neuhaus	235 000	1875
		"	II. III. Feucht-Altdorf	Altdorf	152 000	1877/78
32	Bell Gottfried a. Kusel	Bell Eduard	VI. Nürnberg-Krailsheim	Heilsbronn	391 000	1873/74
33	Bendl Joseph a. Karlsbad	Klemm Damian	XIV. Plattling-Eisenstein	Regen	833 000	1875/76
		derselbe	XII. XIII. Plattling-Eisenstein	Ruhmannsfelden	1 616 000	1875/77
34	Bernauer Karl aus Stuttgart	Ilg Karl	II. C Augsburg-Nürnberg	Donauwörth	220 000	1846/48
		ohne	I. II. IV. Westbahn	Würzburg	407 000	1852/53
		"	XV. XVI. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Sulzbach	221 000	1857/59
35	Bernlochner J. aus Landshut	"	XI. XII. München-Regensburg	Moosburg	147 000	1857/58
		"	XIII. München-Regensburg	Landshut	144 000	1857/58
		Kast Johann und Pausinger Sim.	XIV. XV. XVI. XVII. XVIII. München-Regensburg	Landshut	1 015 000	1857/58
36	Bertram Christ. aus Ulm	Lauser Paul u. Schönbein Wilh.	I. II. Augsburg-Ulm	Leipheim	300 000	1852/53

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
37	Bichler Konst. aus Stuttgart	Bromer Gustav Wachenbrönner Anton und Wachenbrönner Friedmann	III. Schweinfurt-Kissingen	Schweinfurt	218 000	1869/71
		dieselben	IV. Schweinfurt-Meiningen	Münnerstadt	393 000	1872/73
		Brommer Gust.	II. Aschaffenburg-Miltenberg	Aschaffenburg	169 000	1875 76
38	Bieberstein Ernst a. Kirchenlaibach	Tumler Jak. u. Winkler Thom.	VI. Schweinfurt-Gemünden	Schweinfurt	224 000	1877/78
		Preller Ernst u. Tumler Jakob	I. II. Lohr-Wertheim	Lohr	388 000	1879/80
		Tumler Jakob	VI. VII. VIII. Landshut-Neumarkt	Neumarkt	286 000	1881/82
39	Bischoff Johann Georg a. Fürth	Gran Joh. Kasp.	I. Nürnberg-Hof	Bamberg	142 000	1842/44
40	Bischoff Karl a. Naila	Hagen David u. Thieroff Gottl.	I. II. Nürnberg-Hof	Hof	151 000	1844/48
41	Blank Andreas aus Traunstein	Blank Bened. u Madlener Joh.	XXVII. München-Memmingen	Memmingen	181 000	1872/73
42	Blank Benedikt aus Kempten	Blank Andr. u. Madlener Joh.	XXVII. München-Memmingen	Memmingen	181 000	1872/73
43	Blendinger Gg. aus Schweinfurt	Baader Konr. u Kirchner Georg	IV. Schweinfurt-Gemünden	Schweinfurt	346 000	1877/78
44	Blum Johann aus München	ohne	I. Augsburg-Lindau	Augsburg	321 000	1844/46
		"	III. Augsburg-Lindau	Schwabmünchen	371 000	1846/48
		Schedelbauer Sebastian	V. Augsburg-Nürnberg	Roth	245 000	1846/50
		Schedelbauer Johann und Schedelbauer Sebastian	II. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	213 000	1850/52
		dieselben	III. Augsburg-Lindau	Kempten	239 000	1850/53
		"	II. Augsburg-Lindau	Immenstadt	422 000	1851/53
45	Böck Anton aus Mindelheim	ohne	X. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	251 000	1846/48
			Mauerwerk d. Isarbrücke bei Großhesselohe Maximiliansbahn	München	94 000	1853/58

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
46	Böckh Gottfried a. Regensburg	ohne	XXXIV. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Regensburg	300 000	1857/59
47	Bopp Christoph a. Memmingen	Gaupp Karl Moser Chr. Frd. Reich Michael u. Wiedemeyer G.	Fundament und Sockelmauerwerk der Brücke über den Ellhofer Tobel V. C Augsburg-Lindau	Röthenbach	94 000	1850/52
		dieselben	VIII. Augsburg-Lindau	Immenstadt	116 000	1851/52
		Moser Chr. Fr. u. Widmann Wilh. Friedrich	VII. Westbahn	Würzburg	91 000	1852/54
48	Brandl Franz aus Reichenhall	Wieland Friedr.	XVI. Nürnberg-Würzburg	Neustadt a. A.	416 000	1862/64
		ohne	II. Treuchtlingen-Pleinfeld	Weißenburg	157 000	1867/69
		Müller Andreas	XXIII. XXIV. München-Simbach	Neuötting	238 000	1868/69
		derselbe	I. u. Teil d. V. Nürnberg-Neumarkt Regensburg	Nürnberg	280 000	1870/72
		ohne	XXVII. XXVIII. XXIX. untere Donauthalbahn	Regensburg	1 769 000	1872/74
		„	XI. A, B und C Kirchenlaibach-Oberkotzau und die Zweigbahn Holenbrunn-Wunsiedel	Wunsiedel	846 000	1875/77
		„	VII. Schweinfurt-Gemünden	Gemünden	326 000	1877/78
49	Brandl Franz Xaver a. Nürnberg	„	Kunstb. IX. Lohr-Wertheim	Kreuzwertheim	71 000	1880/81
50	Brandner Andr. a. Regensburg	Ammon Joh. u. Kellermann L.	VIII. IX. Schwandorf-Weiden	Weiden	197 000	1862/63
		Kellermann Leonhard und Pletz Joseph	VII. München-Ingolstadt	Pfaffenhofen	290 000	1866/67
		dieselben	XVII. Altmühlbahn	Pappenheim	280 000	1867/69
		Pletz Joseph	III. Nürnberg-Neumarkt-Regensburg	Nürnberg	418 000	1870/72
		derselbe	II. Neufahrn-Obertraubling	Eggmühl	377 000	1871/73
		„	XVI. untere Donauthalbahn	Ingolstadt	152 000	1872/73
		„	XVII. untere Donauthalbahn	Abensberg	96 000	1872/73

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		Pletz Joseph	XII. Augsburg-Ingolstadt	Schrobenhausen	61 000	1873/74
		derselbe	XX. Landau-Mühldorf	Mühldorf	444 000	1873/75
		ohne	XXI. Landau-Mühldorf	Mühldorf	199 000	1873/75
		Pletz Joseph	IX. obere Donauthalbahn	Höchstädt	162 000	1874/75
		Brandner J. u. Pletz Joseph	IX. X. Plattling-Eisenstein	Ruhmannsfelden	1 060 000	1875/77
		Pletz Joseph	V. Rottthalbahn	Pfarrkirchen	211 000	1878/79
51	Brandner Jos. a. Regensburg	ohne	XV. Landau-Mühldorf	Gangkofen	374 000	1873/75
		Brandner A. u. Pletz Joseph	IX X. Plattling-Eisenstein	Ruhmannsfelden	1 060 000	1875/77
		ohne	VI. Lohr-Wertheim	Marktheidenfeld	109 000	1880/81
52	Braun Konrad aus Casendorf	Hofmann Georg Pöhlmann T. u. Sandler Lor.	II. III. Nürnberg-Hof	Kulmbach	273 000	1844/47
53	Braun Wenzeslaus aus Rehau	Jakob Michael u. Zapf Adam	VI. Nürnberg-Hof	Hof	83 000	1844/47
		Jakob Michael u. Schörner Nikol.	XII. XIII. Nürnberg-Hof	Hof	274 000	1846/48
54	Brehm Joh. aus Haßfurt	Stapf Michael	VII. Westbahn	Haßfurt	152 000	1851/52
55	Bresele Mathias aus Schwabmünchen	Klein Ignaz	V. Augsburg-Lindau	Schwabmünchen	105 000	1846/48
56	Brommer Gust. aus Stuttgart	Bichler Const. Wachenbrönner Anton und Wachenbönner Friedmann	III. Schweinfurt-Kissingen	Schweinfurt	218 000	1869/71
		Wachenbrönner Anton	IV. Sinnthalbahn	Gemünden	344 000	1869/72
		Bichler Konst. Wachenbrönner Anton und Wachenbrönner Friedmann	IV. Schweinfurt-Meiningen	Münnerstadt	393 000	1872/73
		Wachenbrönner Anton	V. Schweinfurt-Meiningen	Münnerstadt	159 000	1872/73
		Bichler Konst.	II. Aschaffenburg-Miltenberg	Aschaffenburg	169 000	1875/76

Laufende Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
57	Brückner Jos. aus Hochstadt	Gick Nikolaus Mann Georg u. Schrauth Wilh.	V. VI. Nürnberg-Hof	Lichtenfels	277 000	1844/47
58	Brunk Friedrich aus Wieterborn	König Jakob Ritter Daniel u. Ritter Karl	VI. Westbahn	Würzburg	661 000	1851/53
		König Jakob Ritter Daniel Ritter Karl u. Stöpel Friedr.	V. Westbahn	Würzburg	371 000	1852/53
59	Brunnenmeyer Joh. aus Gunzenhausen	Barthel Georg Herold Aug. u. Rödel Georg	II. Augsburg-Nürnberg	Roth	216 000	1847/50
		Schramm Val.	II. Augsburg-Ulm	Jettingen	139 000	1852/54
60	Bub Erhard aus Straubing	Mederer Jos. u. Zöttl Anton	IX. Regensburg-Passau	Straubing	143 000	1856/60
		ohne	Maurer- und Steinhauerarbeiten XII. Rosenheim-Mühldorf	Mühldorf	47 000	1873/74
61	Buchenberg Konstantin aus Vorderburg	Uhl Franz Jos	VII. Augsburg-Lindau	Immenstadt	119 000	1850/55
		Keller Anton u. Uhl Franz Jos.	I. Augsburg-Lindau	Immenstadt	94 000	1851/55
		Müller Johann Soyer Daniel u. Uhl Franz Jos.	IV. Augsburg-Lindau	Lindau	263 000	1851/55
62	Bühler Andreas aus München	Reiter Sebast.	Erdarbeiten IV. Neufahrn-Obertraubling	Eggmühl	350 000	1871/73
		derselbe	XIII. XIV. Landau-Mühldorf	Gangkofen	415 000	1873/75
		ohne	VIII. Landshut-Landau	Landau	151 000	1878/79
63	Büschl August aus München	Wildfeuer Sim.	V. Nördlingen-Dinkelsbühl	Dinkelsbühl	105 000	1875/76
64	Büschel Mathias a. Neustadt a. D.	ohne	XI. obere Donauthalbahn	Gundelfingen	45 000	1874/75
65	Buhl Andreas aus Schweinfurt	Lobrey Andr. u. Schäff Matthäus	VIII. IX. Westbahn	Haßfurt	799 000	1851/55
		dieselben	VI. VII. VIII. Westbahn	Schweinfurt	874 000	1852/55
66	Bulheller Johann aus Humbrechtshausen	Stierstorfer Joseph	Erdarbeiten III. Neufahrn-Obertraubling	Eggmühl	466 000	1871/73

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		Stierstorfer Joseph	XI. untere Donauthalbahn	Ingolstadt	196 000	1873/74
		derselbe	XV. XVI. Augsburg-Ingolstadt	Ingolstadt	187 000	1873/74
		"	XII. Landau-Mühldorf	Gangkofen	315 000	1873/75
		"	XX. Fichtelgebirgsbahn	Kirchenlaibach	791 000	1875/77
67	Caprioglio Guiseppe aus Italien	Caprioglio Gujoni	V. VI. Landshut-Landau	Landau	209 000	1878/79
68	Caprioglio Guj. a. Italien	Caprioglio Guiseppe	V. VI. Landshut-Landau	Landau	209 000	1878/79
69	Ceconi Jakob a. Gratz	Nast Wilhelm	XVIII. mit XXI. Plattling-Eisenstein	Zwiesel	3 339 000	1875/77
70	Crämer Karl a. Ansbach	Bachmann Karl	XIV. Nürnberg-Krailsheim	Ansbach	393 000	1873/74
		derselbe	Kunstb. XV. Nürnberg-Krailsheim	Leutershausen	102 000	1873/74
		"	VI. obere Donauthalbahn	Höchstädt	139 000	1874/75
71	Croner Martin aus Zips	Maurer Gg. u. Maurer Kaspar jun.	XVIII. Fichtelgebirgsbahn	Pegnitz	609 000	1875/77
		ohne	X. Schweinfurt-Gemünden	Gemünden	236 000	1877/78
72	Daitmaier Ludwig aus Ulm	Ried Andreas u. Schwithelm Wilhelm	I. II. Augsburg-Ulm	Ulm	190 000	1852/54
73	Danzer Andreas aus Ampfing	Peteler Philipp	Erdarb. XIII. u. XIV. Unterb. XV. München-Simbach	Dorfen	282 000	1868/69
74	Debler Georg a. Friedrichshafen	Mann Melchior	VII. München-Holzkirchen-Rosenheim	Holzkirchen	97 000	1853/55
		derselbe	II. München-Holzkirchen-Rosenheim	München	206 000	1853/57
		Hauser Frz. u. Mann Melchior	V. München-Holzkirchen-Rosenheim	München	107 000	1856/57
75	Del Bondio K. aus München	ohne	I. B München-Ingolstadt	Dachau	60 000	1866/67

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Bau-jahre
		Otto August	V. VI Altmühlbahn	Eichstädt	329 000	1867/69
		derselbe	IV. München-Simbach	München	391 000	1868/69
		ohne	VI. mit X. Nürnberg-Neumarkt-Regensburg	Neumarkt i. Ob.	2 914 000	1870/72
		bayer. Baugesellsch.	II. Nürnberg-Krailsheim	Nürnberg	615 000	1873/74
		dieselbe	V. VI. VII. VIII. Fichtelgebirgsbahn	Hersbruck	1 456 000	1873/76
		dieselbe	III. IV. obere Donauthalbahn	Donauwörth	653 000	1875/77
		dieselbe	Hersbruck-Pommelsbrunn	Hersbruck	265 000	1876/77
76	Dematté Joh. aus Trautenberg	ohne	Erdarb. V. Weiden-Neukirchen	Vilseck	273 000	1873/75
77	Denkler Heinrich aus Erlangen	Weiß Nikolaus	III. Nürnberg-Hof	Bamberg	73 000	1843/45
78	Deser Alois aus Plattling	Hartan Bartholomäus	XIII. Regensburg-Passau	Plattling	250 000	1858/60
79	Dietmayr Jos. aus Neumarkt	Meinberger Christian	Teil der Maurer- und Steinhauerarbeiten der Rednitzbrücke VI. Augsburg-Nürnberg	Schwabach	74 000	1847/48
80	Distler Joh Gg. aus Hanbach	Ficht Tobias Motzel Adam u. Schmidt Joh. Leonhard	XV. Nürnberg-Würzburg	Neustadt a. A	296 000	1862/64
81	Döderlein Friedrich aus Dinkelsbühl	Kirchner Georg	VIII. untere Donauthalbahn	Neuburg	168 000	1872/73
		Aicher Jakob u. Kirchner Georg	XIV. XV. Schweinfurt-Meiningen	Meiningen	1 002 000	1873/74
		Bauer Karl	I. Prien-Aschau	Rosenheim	209 000	1877/78
		derselbe	II. A Redwitz-Eger	Arzberg	451 000	1876/79
82	Domania Ant. aus Freistadt	Krauskopf Joh.	II. mit V. Landau-Plattling	Plattling	266 000	1874/75
83	Dorfner Martin aus Eichendorf	ohne	Maurer- u. Steinhauerarbeiten der Innbrücke für die Linie Rosenheim-Salzburg	Rosenheim	53 000	1858/59

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
84	Drumm Philipp aus Erolzheim	ohne	XXII. Nürnberg-Krailsheim	Dombühl	364 000	1873/74
		"	I. Nördlingen-Dinkelsbühl	Nördlingen	102 000	1875/76
85	Dütsch Andreas aus Zapfendorf	Müller Adam	VI. Nürnberg-Hof	Bamberg	126 000	1843/46
		Kriebel Joseph	I. II. Westbahn	Schweinfurt	698 000	1851/53
		Kriebel Jos. u. Silbermann	Erdarbeiten IV. V. Werrabahn	Lichtenfels	198 000	1858, 59
		Gallus dieselben	XIII. München-Holzkirchen-Rosenheim	Rosenheim	55 000	1856/57
86	Eberle Konrad aus Solnhofen	Maurer Gottfr.	V. Schweinfurt-Kissingen	Kissingen	711 000	1869/71
		derselbe	II. Fichtelgebirgsbahn	Nürnberg I.	454 000	1872/74
87	Eberlein Adam Friedr. aus Gemünden	Eberlein Ludw.	I. II. Doppelbahn Aschaffenburg-Landesgrenze	Aschaffenburg	97 000	1873/74
88	Eberlein Bernh. aus Scheßlitz	Schmittinger Joseph	Kunstb. V. Nürnberg-Hof	Bamberg	90 000	1844/46
89	Eberlein Ludw. aus Gemünden	ohne	II. Doppelbahn Retzbach-Heigenbrücken	Bahnamt Würzburg	70 000	1868/69
		Eberlein Adam Friedrich	I. II. Doppelbahn Aschaffenburg-Landesgrenze	Aschaffenburg	97 000	1873/74
90	Eberlein Mich. aus Gemünden	Fink Heinrich Grimm Friedr. Öchsner Joseph Söhnlein Karl u. Walz Franz	VII. VIII. Westbahn	Gemünden	401 000	1852/54
91	Eder Adam aus Passau	Lenbach Joseph	XIII. München-Ingolstadt	Ingolstadt	238 000	1866/67
		Silberhorn Joh.	VIII. A Altmühlbahn	Eichstädt	648 000	1867/69
92	Eichler Benedikt aus Röthenbach	Monatsberger Peter und Stumpf Barth.	Mauerwerk über Sockel der Brücke des Ellhofer Tobels V. C Augsburg-Lindau	Röthenbach	138 000	1852/54
93	Eisen Friedrich aus Nürnberg	Weid Joh. Mich.	IV. Schwandorf-Weiden	Nabburg	139 000	1862/63

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		Frank Gottfried u. Gollwitzer Nik.	XI. Altmühlbahn	Dollnstein	277 000	1867/69
94	Eisenschink Gg. aus München	Venzl Georg	VII Nürnberg-Krailsheim	Heilsbronn	83 000	1873/74
95	Eisentraut Pet. aus Steundorf	Glashauser Joseph	Kunstb. X. Fichtelgebirgsbahn	Neuhaus	170 000	1873/74
96	Elert Ferdinand aus Wehlheide bei Kassel	ohne	I. II. Westbahn	Hain	613 000	1852/54
		„	VII. Westbahn	Lohr	284 000	1853/54
97	Emmerling Joh. aus München	Müller Andr.	II. München-Simbach	München	40 000	1867/69
		ohne	III. Haidhausen-Rosenheim	Haidhausen	23 000	1869
98	Enteneuer Jos. aus Freimersheim	„	VI. VII. Schweinfurt-Meiningen	Neustadt a. S.	711 000	1872/74
99	Esorto Germin. aus Ragogna	„	Teil der Erdarb. XIV. Nürnberg-Würzburg	Neustadt a. A.	197 000	1862/64
		Fröhlich Seb.	Teil der Erdarb. VIII. B Altmühlbahn	Eichstädt	125 000	1868/64
100	Evora Wilhelm aus Fürth	Meyer Jakob Waizmann Christian und Zink Jakob	Georgensgmünd-Spalt	Nürnberg	118 000	1871/72
101	Faist Bernh. aus Burglengenfeld	Precht Lorenz	XXII. XXIII. untere Donauthalbahn	Kelheim	203 000	1672/75
		Anzenhofer Pet.	I. Schnabelwaid-Bayreuth	Bayreuth	159 000	1876/77
		Kaufmann Chr.	IX. Rotthalbahn	Pocking	145 000	1878/79
120	Feldkirchner Joh. aus Nürnberg	Fries Andreas Schätz Konrad u. Schätz Matthäus	IV. V. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Nürnberg	251 000	1857/58
103	Feuchtwanger Jos. aus München	Adler Markus	II. III. IV. München-Regensburg	München	109 000	1857/58

Laufende Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
104	Feuerlein Gg. Martin aus Markt-Erlbach	Ammon Joh. Gsundbrunn Georg und Gundel Friedr.	XXIX XXX. Nürnberg-Würzburg	Kitzingen	272 000	1862/64
105	Ficht Tobias aus Hanbach	Distler Joh. Gg. Motzel Adam u. Schmidt Joh. Leonhard	XV. Nürnberg-Würzburg	Neustadt a. A.	296 000	1862/64
		Motzel Adam	IV. München-Ingolstadt	Dachau	323 000	1866 67
		derselbe	XXVII. München-Simbach	Simbach	296 000	1868/70
106	Fichtl Theodor aus Kemnath	Schatz Adam	Kunstbau XVII. Weiden-Bayreuth	Kemnath II.	19 000	1862/63
107	Fink Heinrich Ludw. aus Gemünden	Eberlein Mich. Grimm Friedr. Oechsner Joseph Söhnlein K. u. Walz Franz	VII. VIII. Westbahn	Gemünden	401 000	1852/54
108	Förner Jos aus Neustadt in Böhmen	König Franz u. König Johann	XVI. Schwandorf-Bayreuth	Kemnath I.	67 000	1862 63
109	Förster Andreas Wilhelm aus Erlangen	Hurst Gg. Christ.	IV. Nürnberg-Hof	Bamberg	181 000	1843/45
		Lehnert Jakob	V. Augsburg-Nürnberg (Altmühlbrücke)	Gunzenhausen	80 000	1846 48
		ohne	V. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	88 000	1848/50
		"	III. IV. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	154 000	1850/52
		"	V. B Augsburg-Lindau	Röthenbach	101 000	1851/53
		Barthel Gg. u. Schnecbichler Mathias	I. II. Augsburg-Ulm	Augsburg	398 000	1852/54
		ohne	III. Augsburg-Ulm	Dinkelscherben	485 000	1852/54
		Hochenleitner Anton Och Georg Porzelt Johann Baptist und Schramm Val.	I. Werrabahn	Lichtenfels	47 000	1858 59
		ohne	XIII. Nürnberg-Würzburg	Emskirchen	387 000	1862 64

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
110	Förster Joh. Gg. aus Schniegling	Kieskalt Konr. u Staudt Joh. Gg.	I. B Nürnberg-Hof	Nürnberg	144 000	1843/45
		Staudt Georg	I A u. B Augsburg-Nürnberg	Nürnberg	262 000	1843/47
111	Förster Vinzenz aus Würzburg	Hertel Georg	III. IV. Doppelbahn Retzbach-Heigenbrücken	Bahnamt Würzburg	140 000	1868/69
112	Frank Gottfried aus Nürnberg	Eisen Friedr. u. Gollwitzer Nik.	XI. Altmühlbahn	Dollnstein	277 000	1867 69
		Gsundbrunn Georg und Gsundbrunn Michael	IV. Fichtelgebirgsbahn	Nürnberg	190 000	1872/73
113	Franz Karl Veit aus Karlstadt	Pfaff Michael Pfaff Nikolaus Straßer Joh. u. Straßer Kaspar	IV. Westbahn	Gemünden	219 000	1852/54
114	Franz Xaver aus Moosburg	Kirmayr Alois u. Schmidt Joseph	XIX. XX. München-Simbach	Mühldorf	117 000	1868/70
		ohne	XXI. München-Simbach	Neuötting	47 000	1868/70
		Liebl Johann	I Neufahrn-Obertraubl.	Eggmühl	95 000	1871/73
		derselbe	XVIII. XIX. Landau-Mühldorf	Mühldorf	470 000	1873/74
		ohne	I. Dombühl-Feuchtwangen	Dombühl	66 000	1875/76
115	Frenzl Wenzl aus Böhmen	"	XI. XII Weiden-Eger	Mitterteich	179 000	1862/64
116	Frieß Andr. aus Wendelstein	Feldkirchner Johann Schätz Konrad u. Schätz Matthäus	IV. V. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Nürnberg	251 000	1857/58
117	Fröhlich Seb. aus Weyhern	Lechner Ignaz	V. C Augsburg-Lindau	Kempten	37 000	1850/53
		ohne	VI. München-Holzkirchen-Rosenheim	München	77 000	1856/58
		Kurzwart Christoph	XIV. München-Holzkirchen-Rosenheim	Rosenheim	141 000	1856/57
		derselbe	II. Rosenheim-Kufstein	Fischbach	100 000	1857/58
		ohne	XXI. XXII. XXIII. XXIV. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Schwandorf	279 000	1857/59
		Ott Heinrich	II. Schwandorf-Furth	Schwandorf	60 000	1859/60
		ohne	XVIII. B Schwandorf-Furth	Furth	22 000	1859/60

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		Esforto Germin.	Teil der Erdarb. VIII. B Altmühlbahn	Eichstädt	125 000	1868/69
118	Fuchs Joh. aus Möhren	Peteler Philipp	I. Weiden-Neukirchen	Vilseck	79 000	1873/75
119	Dr. Fuchs Wilh. aus Kulmbach	Gummi Erhard	IX. Nürnberg-Hof	Hof	350 000	1845/48
		derselbe	XI. Nürnberg-Hof	Hof	161 000	1846/48
120	Gaßner Joh. aus Kulmbach	Grampp Thom. und Zeidler Johann	III. IV. Nürnberg-Hof	Lichtenfels	495 000	1844/46
		dieselben	VII. Nürnberg-Hof	Kulmbach	164 000	1845/46
121	Gaßner Konrad aus Kulmbach	Weiß Christian	III. Fichtelgebirgsbahn	Nürnberg	56 000	1872/73
		derselbe	XV. Donauthalbahn	Ingolstadt	67 000	1872/74
		"	Peissenberger Kohlenwerkbahn	München	140 000	1873/74
122	Gaupp Karl aus Bibrach	Moser Friedrich Bopp Christoph Reich Mich. und Wiedemeyer Georg	Fundament und Sockelmauerwerk der Brücke über den Ellhofer Tobel V. C Augsburg-Lindau	Röthenbach	94 000	1850/52
		dieselben	VIII. Augsburg-Lindau	Immenstadt	116 000	1851/52
123	Geith Mich. aus Laaber	Holzapfel Alois und Reichhart Seb.	Erdarbeiten XXI. untere Donauthalbahn	Abensberg	75 000	1872/73
124	Gemeindegliederv. Breitengrüsbach u. Unterobern-dorf unter Oberaufsicht und Leitung d. k. Landrichters Schell aus Scheßlitz	ohne	Ein Teil V. Nürnberg-Hof	Bamberg	217 004	1843/46
125	Gerbl Georg aus Kraiburg	Gerbl Johann	Kunstbauten XVI. München-Simbach	Mühldorf	76 000	1868/69
126	Gerbl Joh. aus Dorfen	Gerbl Georg	Kunstbauten XVI. München-Simbach	Mühldorf	76 000	1868/69
127	Gerhauser Joh. aus Asbach	ohne	X. Rottthalbahn	Pocking	205 000	1878/79

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
128	Geyer Georg aus Ketteldorf	Geyer Johann	Kunstbauten IV. Ansbach-Würzburg	Marktbergel	80 000	1862/63
		Geyer Johann und Wenning Leonhard	XVII. XVIII. München-Simbach	Mühldorf	299 000	1868/69
		dieselben	IV. Nürnberg-Neumarkt-Regensburg	Nürnberg	550 000	1870/72
		"	XIX. und XX. untere Donauthalbahn	Abensberg	432 000	1872/74
		Geyer Johann	XI. Rosenheim-Mühldorf	Mühldorf	424 000	1873/74
		derselbe	VII. Plattling-Eisenstein	Deggendorf	1 218 000	1875/77
		"	VIII. A Kirchenlaibach-Oberkotzau	Wunsiedel	442 000	1876/77
		"	I. Feucht-Altdorf	Altdorf	101 000	1877/78
		"	Teil des Loses I. Landshut-Landau	Landshut	200 000	1878/79
		"	Felseneinschnitt II. B Redwitz-Eger	Arzberg	110 000	1879/80
129	Geyer Johann aus Großhaslach	Geyer Georg	Kunstbauten IV. Ansbach-Würzburg	Marktbergel	80 000	1862/63
		Geyer Georg. u. Wenning Leonhard	XVII. XVIII. München-Simbach	Mühldorf	299 000	1868/69
		dieselben	IV. Nürnberg-Neumarkt-Regensburg	Nürnberg	550 000	1870/72
		"	XIX. und XX. untere Donauthalbahn	Abensberg	432 000	1872/74
		Geyer Georg	XI. Rosenheim-Mühldorf	Mühldorf	424 000	1873/74
		derselbe	VII. Plattling-Eisenstein	Deggendorf	1 218 000	1875/77
		"	VIII. A Kirchenlaibach-Oberkotzau	Wunsiedel	442 000	1876/77
		"	I. Feucht-Altdorf	Altdorf	101 000	1877/78
		"	Teil des Loses I. Landshut-Landau	Landshut	200 000	1878/79
		"	Felseneinschnitt II. B Redwitz-Eger	Arzberg	110 000	1879/80
130	Gick Nikolaus aus Michelau	Brückner Jos. Mann Georg u. Schrauth Wilh.	V. VI. Nürnberg-Hof	Lichtenfels	277 000	1844/47

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
131	Glashauser Jos. aus Kelheim	Eisentraut Pet.	Kunstb. X. Fichtelgebirgsbahn	Neuhaus	170 000	1873/74
132	Gösel Melch. aus Nürnberg	ohne	IV. Nürnberg-Hof	Erlangen	423 000	1842/44
		"	II. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Nürnberg	55 000	1857/58
133	Götz Mich. aus Bamberg	Helmschrott Michael und Semmelmann Christoph	II. Nürnberg-Hof	Bamberg	114 000	1842/44
134	Götzger Karl aus Lindau	ohne	Kunstbauten I. B Bodenseegürtelbahn	Lindau	37 000	1871/72
135	Goffard Henri aus Verviers	"	VI. Augsburg-Lindau	Kempten	140 000	1850/51
136	Goffard Olivier aus Verviers	"	Teil des Loses V. B Augsburg-Lindau	Kempten	39 000	1850/51
137	Gollwitzer Gg. aus Augsburg	"	I. Nördlingen Grenze mit Bahnhof Nördlingen	Nördlingen	300 000	1862/64
		"	VII. Starnberg-Peissenberg—Penzberg	München	141 000	1864/65
138	Gollwitzer Karl aus Augsburg	"	XIV. München-Memmingen	Landsberg	644 000	1871/73
		"	I. untere Donauthalbahn	Donauwörth	82 000	1873/74
		"	I. obere Donauthalbahn	Donauwörth	77 000	1874/75
139	Gollwitzer Nik. aus Nürnberg	Eisen Friedr. u. Frank Gottfried	XI. Altmühlbahn	Dollnstein	277 000	1867/69
140	Gräbner Joh. aus Sulzbach	Gräbner Veit	III. u. IV. Westbahn	Haßfurt	92 000	1851/52
		Bauriedl Ernst und Gräbner Veit	V. Westbahn	Haßfurt	91 000	1851/52

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
141	Gräbner Veit aus Marktleuthen	Gräbner Joh.	III. u. IV. Westbahn	Haßfurt	92 000	1851/52
		Bauriedl Ernst und Gräbner Joh.	V. Westbahn	Haßfurt	91 000	1851/52
142	Gräßmann Frz. Xaver aus Regensburg	ohne	Sinzing-Alling	Regensburg	144 000	1874/75
143	Graf Joh. Bened. aus Kemnath	Hofer Math. u. Sening Johann	I. Augsburg-Nürnberg	Nördlingen	153 000	1846/48
		Maurer August Franz	III. Augsburg-Nürnberg	Donauwörth	118 000	1846/48
144	Graf Sebastian aus Mühldorf	ohne	Kunstb. XX. Nürnberg-Krailsheim	Dombühl	83 000	1873/74
			Wörnitzbr. XXI. Nürnberg-Krailsheim	Dombühl	71 000	1873/74
145	Grampp Thom. aus Kulmbach	Gaßner Joh. u. Zeidler Johann	III. IV. Nürnberg-Hof	Lichtenfels	495 000	1844/46
		dieselben	VII. Nürnberg-Hof	Kulmbach	164 000	1845/46
146	Gran Joh. Kasp. aus Fürth	Bischoff Joh. Gg.	I. Nürnberg-Hof	Bamberg	142 000	1842/44
147	Grimm Frdr. aus Gunzenhausen	ohne	II. Westbahn: Mainbrücke bei Hallstadt	Bamberg	80 000	1851/52
		"	IV. Westbahn	Bamberg	51 000	1851/52
		"	V. Westbahn	Gemünden	101 000	1852/54
		Steingruber Heinrich	VI. Westbahn	Gemünden	176 000	1852/54
		Eberlein Mich. Fink Heinrich Öchsner Joseph Söhnlein Karl und Walz Franz	VII. u. VIII. Westbahn	Gemünden	401 000	1852/54
		ohne	IX. Westbahn: Saalbrücke bei Gemünden	Gemünden	253 000	1852/54
		Hensold Leonh.	XXXIII. Nürnberg-Amberg-Regensburg: Donaubrücke	Regensburg	378 000	1857/59

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Bau-jahre
		ohne	XXXIII. Nürnberg-Amberg-Regensburg: Flutbr.	Regenstauf	121 000	1857/59
		Schlennert Leonhard	XXIII. A Nürnberg-Neumarkt-Regensburg: Donaubr. bei Mariaort	Regensburg	855 000	1870/72
148	Grimm Wilh. aus Schwarzenbach	ohne	III. München-Simbach: Isarbrücke	München	166 000	1868/70
		"	I. II. III. u. IV. Doppelbahn Marktschorgast-Hof	Hof	392 000	1871/72
149	Gröner Xaver aus Pforzen	"	XI. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	32 000	1845/47
		Köhler Gottl. u. Weiß Peter	XIII. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	84 000	1846/47
150	Groven Anton aus Lüttich	ohne	II. Augsburg-Lindau	Kempten	109 000	1851/52
151	Gruber Konrad aus Nördlingen	"	Kunstb. XIII. München-Simbach	Dorfen	64 000	1868/69
		"	XVII. München-Memmingen	Buchloe	191 000	1871/72
		Moog Matth. u. Scheu Andreas	XXIII. München-Memmingen	Mindelheim	214 000	1872/73
		ohne	X. obere Donauthalbahn	Gundelfingen	55 000	1874/75
152	Gruno Jak. aus Dillingen	Bach Johann Haselmeyer Xav. Leveling Joh. Nepomuk und Schärpf Nik	I. II. Augsburg-Ulm	Burgau	165 000	1852/53
153	Gsundbrunn Gg. aus Nürnberg	Kellermann Leonhard und Silberhorn Joh.	XXXI. XXXII. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Regenstauf	164 000	1857/59
		Silberhorn Joh.	XXI. Regensburg-Passau mit Ausnahme der Kunstbauten	Passau	133 000	1859/60
		Silberhorn Joh. und Vogelreuther Christ.	XXIII. C Regensburg-Passau	Passau	38 000	1860
		Ammon Joh. u. Gundel Friedr.	XIV. XV. Nürnberg-Würzburg	Markteinersheim	296 000	1862/64

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		Ammon Johann Feuerlein Gg. Martin und Gundel Friedr.	XXIX. XXX Nürnberg-Würzburg	Kitzingen	272 000	1862/64
		Ammon Johann	XXI. Altmühlbahn	Treuchtlingen	120 000	1867/69
		Frank Gottfr. u. Gsundbrunn Michael	IV. Fichtelgebirgsbahn	Nürnberg	190 000	1872/73
		Gsundbrunn Michael	VIII. IX. Nürnberg-Krailsheim	Heilsbronn	309 000	1873/74
		derselbe	X. Nürnberg-Krailsheim	Ansbach	380 000	1873/75
154	Gsundbrunn Mich. aus Nürnberg	Frank Gottfr. u. Gsundbrunn Georg	IV. Fichtelgebirgsbahn	Nürnberg	190 000	1872/73
		Gsundbrunn Georg	VIII. IX. Nürnberg-Krailsheim	Heilsbronn	309 000	1873/74
		derselbe	X. Nürnberg-Krailsheim	Ansbach	380 000	1873/75
		ohne	IX. Kirchenlaibach-Oberkotzau	Wunsiedel	597 000	1875/77
155	Günter Michael aus Lohr	Wack Joseph	III. Westbahn	Lohr	255 000	1852/54
156	Gummi Erhard aus Kulmbach	Dr. Fuchs Wilh.	IX. Nürnberg-Hof	Hof	350 000	1845/48
		derselbe	XI. Nürnberg-Hof	Hof	161 000	1846/48
157	Gundel Friedr. aus Nürnberg	Ammon Joh. u. Gsundbrunn Georg	XIV. XV. Nürnberg-Würzburg	Markteinersheim	296 000	1862/64
		Ammon Johann Feuerlein Gg. Martin und Gsundbrunn Georg	XXIX. XXX. Nürnberg Würzburg	Kitzingen	272 000	1862/64
158	Gundel Michael aus Nürnberg	Baader Ponkraz	XVII. Nürnberg-Würzburg	Neustadt a. A.	228 000	1863/64
		Baader Ponkr. u. Ulrich Michael	IV. Altmühlbahn	Ingolstadt	197 000	1867/69
		Ammon Joh. u. Baader Ponkraz	I. II. Schweinfurt-Kissingen	Schweinfurt	665 000	1869/71

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
159	Gundel Stephan aus Nürnberg	Ulrich Friedr. u. Ulrich Nikolaus	II. Kirchenlaibach-Oberkotzau	Kemnath	517 000	1876/77
		Ulrich Friedrich	III. Weilheim-Murnau	Weilheim	109 000	1877/78
160	Gutmann Wilh. aus Weißenburg	Bandel Karl Pflaumer Chr. und Vogelreuther Christ.	IV. Augsburg-Nürnberg	Roth	160 000	1846/50
161	Hablützel Kasp. aus Trüllkon	ohne	III. Augsburg-Lindau	Lindau	169 000	1851/53
		Uhl Franz Joseph jun. und Uhl Georg	Kempten-Neuulm	—	2 890 000	1860/62
162	Hänsler Johann Bapt. aus Wangen	Mann Melchior	II. Augsburg-Lindau Kunstbauten u. Teil der Erdarbeiten	Lindau	108 000	1851/53
163	Hagen David aus Naila	Bischoff Karl u. Thieroff Gottl.	I II. Nürnberg-Hof	Hof	151 000	1844/48
164	Hammer Viktor aus Sillenbuch	Müller Franz	III. IV. V. Augsburg-Lindau	Immenstadt	602 000	1851/53
165	Handl Frz. aus Grins	Ackermann Ant.	III. Südnordbahnverlegung bei Fürth	Nürnberg II	93 000	1875/76
		derselbe	III. Schweinfurt-Gemünden	Schweinfurt	204 000	1877/78
166	Hartan Barthol. aus Osterhofen	Deser Alois	XIII. Regensburg-Passau	Plattling	250 000	1858/60
167	Haselmeyer X aus Dillingen	Bach Johann Gruno Jakob Leveling Joh. Nepomuk und Schärpf Nikol.	I. II. Augsburg-Ulm	Burgau	165 000	1852/53
168	Haueisen Heinr. aus Stuttgart	Leins Heinrich Lettenmayer Wilh. und Meuret Paul	I. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	160 000	1850/52
		dieselben	I. II. Augsburg-Lindau	Röthenbach	542 000	1852/54

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
169	Hauser Frz. Xav. aus München	Dobler Gg u. Mann Melchior	V. München-Holzkirchen-Rosenheim	München	107 000	1856/57
		ohne	Kunstbauten V. München-Simbach	Haidhausen	4 000	1869/70
170	Hauser Joh. aus Augsburg	Maurer Kaspar sen. und Maurer Tobias	III. Augsburg-Lindau	Augsburg	58 000	1843/44
171	Hauser Jos. aus Offingen	ohne	XII. obere Donauthalbahn	Gundelfingen	45 000	1874/75
172	Hecht Emil aus Vilshofen	"	IV. Plattling-Eisenstein: Donaubrücke	Deggendorf	176 000	1875/76
173	Heilmann Jakob aus München	"	VIII. IX. Neufahrn-Obertraubling	Kösering	407 000	1871/73
		"	III. IV. Holzkirchen-Tölz	Holzkirchen	253 000	1872/73
		"	VIII. IX. Weiden-Neukirchen	Mantel	351 000	1873/75
		"	VI. Nördlingen-Dinkelsbühl	Dinkelsbühl	105 000	1875/76
174	Heimsch Karl a. Stuttgart	Held Adolph Mayer Gottl. u. Weiß Karl	III. Westbahn: Schwarzkopftunnel	Hain	1 501 000	1851/54
		dieselben	V. Westbahn	Hain	648 000	1851/54
175	Heiter Daniel a. Heigenbrücken	ohne	V. Doppelbahn Retzbach-Heigenbrücken	Bahnamt Würzburg	60 000	1868/69
		"	I. III. Sinnthalbahn	Gemünden	524 000	1869/71
		Möhring Gust.	IV. Aschaffenburg-Miltenberg	Aschaffenburg	130 000	1875/76
176	Held Adolph aus Stuttgart	Heimsch Karl Mayer Gottl. u. Weiß Karl	III. Westbahn: Schwarzkopftunnel	Hain	1 501 000	1851/54
		dieselben	V. Westbahn	Hain	648 000	1851/54
177	Held Christian aus Stuttgart	Weiß Karl	Maurer- u. Steinhauerarbeiten der Wertachbrücke Augsburg-Lindau	Augsburg	70 000	1843/46
178	Held Joh. Math aus Wettelsheim	Adolph Gg. u. Schmidkunz Michael	XXII. Altmühlbahn	Treuchtlingen	133 000	1867/69

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
179	Helmschrott Michael aus Bamberg	Götz Michael u. Semmelmann Christoph	II. Nürnberg-Hof	Bamberg	114 000	1842/44
180	Henne Frz. Wilh. aus Swinemünde	Wiedemann Domin. und Wiedemann Joseph	III. IV. Augsburg-Ulm	Jettingen	270 000	1852/54
181	Henfold Leonh. aus Gunzenhausen	Grimm Friedr.	XXXIII. Nürnberg-Amberg-Regensburg: Donaubrücke	Regensburg	378 000	1857/59
182	Hepp Ludwig k. Baubeamter	Bauunternehmung	XI. mit XIV. XV. mit XIX. XX. Nürnberg-Neumarkt-Regensburg	Parsberg Laaber Regensburg	5638000	1870/72
183	Herglotz Ferd. aus Prag	Schaffer Joseph	XIV. XV. Kirchenlaibach-Oberkotzau	Kirchenlamitz	623 000	1875/77
184	Herrmann Aug. aus Regensburg	ohne	Kunstbauten IX Landau-Mühldorf	Landau a. Is.	450 000	1873/75
185	Hertel Gg. aus Gemünden	Förster Vinzenz	III. IV. Doppelbahn. Retzbach-Heigenbrücken	Bahnamt Würzburg	140 000	1868/69
186	Hildebrand Friedrich August aus Hoderleben in Preußen	ohne	VIII. Westbahn	Würzburg	399 000	1853/54
187	Hippelein Jos. aus Stuttgart	Hohmann Jos.	XXIV. Rosenheim-Salzburg	Teisendorf	252 000	1858/60
		ohne	IX. Nürnberg-Würzburg	Emskirchen	329 000	1862/64
		„	IX. untere Donauthalbahn	Neuburg	309 000	1872/73
		„	VI. Augsburg-Ingolstadt	Aichach	181 000	1873/74
188	Hirsch Adam aus Lanzendorf	Pöhlmann Gg.	I. A Nürnberg-Hof	Münchberg	109 000	1844/47
189	Hirt Friedr. aus Dresden	ohne	III. C Fichtelgebirgsbahn	Kemnath	624 000	1876/77
		„	VI. A und B Fichtelgebirgsbahn	Redwitz	1 103 000	1876/78
		„	II. III. IV. Landshut-Landau	Landshut	302 000	1878/79
		„	III. IV. Wiesau-Redwitz	Redwitz	561 000	1880/81

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
190	Hitter Joh. aus Erbachshof	Honikel Joseph Ignaz Steinbauer Balthasar und Stumpf Joh.	IX. Westbahn	Würzburg	302 000	1852/54
191	Hochenleitner Ant. aus Seubelsdorf	Förster Andreas Wilhelm Och Georg Porzelt Johann Baptist und Schramm Val.	I. Werrabahn	Lichtenfels	47 000	1858/59
192	Hölzl Joh. aus Eichstätt	Schneebichler Mathias	I. Augsburg-Ulm	Dinkelscherben	225 000	1851/54
		derselbe	X. München-Holzkirchen-Rosenheim	Aibling	106 000	1856/57
		„	III. Rosenheim-Kufstein	Fischbach	191 000	1857/58
		ohne	XIII. Rosenheim-Salzburg	Grabenstädt	82 000	1858/60
		„	XIV. Rosenheim-Salzburg	Grabenstädt	153 000	1858/60
		„	XIX. Ansbach-Würzburg	Würzburg	517 000	1862/64
193	Hofer Mathias a. Galgenhof	Graf Joh. Bened. und Sening Joh.	I. Augsburg-Nürnberg	Nördlingen	153 000	1846/48
194	Hoffmann Joh. Gg. aus Ühlfeld	Kneitz Joh. Ad.	VI. Augsburg-Nürnberg	Nördlingen	63 000	1846/48
195	Hofmann Gg. aus Kulmbach	Kainzberger Joseph Pohle Felix und Pöhlmann Th	VI. Nürnberg-Hof	Kulmbach	184 000	1845/47
		Braun Konrad Pöhlmann Thomas und Sandler Lorenz	II. III. Nürnberg-Hof	Kulmbach	273 000	1844/47
196	Hofmann Jos. aus Pfaffenhofen	Lausecker Mich. und Lierheimer Gg.	XXII. München-Simbach	Neuötting	211 000	1868/70
197	Hohenleitner Ant. aus Weilheim	Scheu Andreas	I. B Augsburg-Lindau	Lindau	77 000	1852/53

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
198	Hohmann Jos. aus Hilders	Hippelein Jos.	XXIV. Rosenheim-Salzburg	Teisendorf	252 000	1858/60
		Schneebichler Mathias	VII. Nürnberg-Würzburg	Burgfarrnbach	278 000	1862/64
		derselbe	VIII. Nürnberg-Würzburg	Emskirchen	177 000	1862/64
		Kuhn Konrad	I. A. III. Würzburg-Heidelberg	Heidingsfeld	443 000	1865/66
		derselbe	IV. Treuchtlingen-Pleinfeld	Weißenburg	252 000	1867/69
		"	IV. Schweinfurt-Kissingen	Kissingen	514 000	1869/71
199	Holzapfel Alois aus Goßertsdorf	Geith Mich. u. Reichhart Seb.	Erdarbeiten XXI. untere Donauthalbahn	Abensberg	75 000	1872/73
200	Holzmann Ph. a. Sprendlingen in Hessen	ohne	IV. Westbahn	Hain	763 000	1851/54
201	Honikel Joseph Ignaz aus Würzburg	Hitter Johann Steinbauer Balthasar und Stumpf Joh.	IX. Westbahn	Würzburg	302 000	1852/54
		Joa Georg Steinbauer Balthasar und Stumpf Joh.	X. Westbahn	Würzburg	50 000	1853/54
202	Horn Joh. aus Bohenstrauß	Weiß Peter	Kunstb. IV. Neufahrn-Obertraubling	Eggmühl	128 000	1871/73
		Jakob Erhard u. Wittmann Paul	II. Weiden-Neukirchen	Vilseck	740 000	1873/75
		dieselben	X. Kirchenlaibach-Oberkotzau	Wunsiedel	386 000	1875/77
		Jakob Erhard	IV. Landshut-Neumarkt	Vilsbiburg	70 000	1881/82
203	Horold August a. Gunzenhausen	Barthel Georg Brunnenmayer Johann und Rödel Georg	II. Augsburg-Nürnberg	Roth	216 000	1847/50
204	Hügel Aug. aus Moosbach	Asprian Joseph	I. mit V. Kaufering-Bobingen	Landsberg	259 000	1875/76
		Asprian Jos. u. Merz Jakob	IV. Lohr-Wertheim	Marktheidenfeld	378 000	1880/81
205	Hunrath Ludw. aus Kassel	ohne	XII. und XIII. Ansbach-Würzburg	Marktbreit	973 000	1862/64

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
206	Hurst Gg. Chr. aus Nürnberg	Förster Andreas Wilhelm	IV. Nürnberg-Hof	Bamberg	181 000	1843/45
207	Jacob Gg. aus Rehau	Jacob Joh. Nik. und Zapf Joseph	II. u. III. Schnabelwaid-Bayreuth	Bayreuth	531 000	1876/77
208	Jacob Joh. Mich. aus Rehau	ohne	V. Nürnberg-Hof	Hof	207 000	1844/47
		Braun Wenz. u. Zapf Adam	VI. Nürnberg-Hof	Hof	83 000	1844/47
		Braun Wenz. u. Schörner Nik.	XII u. XIII. Nürnberg-Hof	Hof	274 000	1846/48
		Reiter Seb.	XII. Altmühlbahn	Dollnstein	243 000	1867/69
		Jacob Joh. Nik.	III. Weiden-Neukirchen	Vilseck	612 000	1873/75
209	Jacob Joh. Nik. aus Rehau	Jacob Joh. Mich.	III. Weiden-Neukirchen	Vilseck	612 000	1873/75
		Jacob Georg u. Zapf Joseph	II. u. III. Schnabelwaid-Bayreuth	Bayreuth	531 000	1876/77
210	Jäckle Ant. aus Neuburg	Nestmeyer Joh.	Kunstbauten XIII. XIV. Augsburg-Ingolstadt	Schrobenhausen	27 000	1874/75
211	Jäger Mich. aus Plattling	Amesmayer Jakob	XI. B Regensburg-Passau	Plattling	128 000	1858,60
212	Jakob Erh. aus Floßenbürg	Horn Joh. und Wittmann Paul	II Weiden-Neukirchen	Vilseck	740 000	1873/75
		dieselben	X. Kirchenlaibach-Oberkotzau	Wunsiedel	386 000	1875/77
		Horn Johann	IV. Landshut-Neumarkt	Vilsbiburg	70 000	1881/82
213	Jander Joh. aus Freising	Schmitt Joh. u. Wittmann Paul	X. untere Donauthalbahn	Neuburg	160 000	1872/73
		ohne	V. Rosenheim-Mühldorf	Wasserburg	157 000	1873/75
214	Jaser Krisp. aus Kronach	Zink Peter	IV. Nürnberg-Würzburg	Burgfarrnbach	205 000	1862/64
		ohne	V. Treuchtlingen-Pleinfeld	Weißenburg	374 000	1867/99
		„	VII. untere Donauthalbahn	Neuburg a. D.	386 000	1873/74
		Wieland Friedr.	XXII. Fichtelgebirgsbahn	Kirchenlaibach	283 000	1875/77
215	Ilg Karl aus Giesing	Bernauer Karl	II. C Augsburg-Nürnberg	Donauwörth	220 000	1846/48
216	Joa Georg aus München	Honikel Jos. Ign.	X. Westbahn	Würzburg	50 000	1853/54
		Steinbauer Balthasar und Stumpf Johann				

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
237	Koch Konrad aus Niederweisel	Krausgrill Johann Georg	XIV. XV. Ansbach-Würzburg	Ochsenfurt	495 000	1862/64
238	Köhl Wilh. aus Mainz	Wildt Hans	VIII. Rottthalbahn	Pfarrkirchen	231 000	1878/79
239	Köhler Gottlieb aus Münchberg	Gröner Xav. u. Weiß Peter	XIII. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	84 000	1846/47
		Spieß Michael	XII. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	57 000	1846/48
240	König Frz. aus Bröndl i. Böhmen	Förner Jos. u. König Johann	XVI. Schwandorf-Bayreuth	Kemnath I	67 000	1862/63
241	König Jak. aus Blieskastel	Brunk Friedrich Ritter Daniel u. Ritter Karl	VI. Westbahn	Würzburg	661 000	1851/53
		Brunk Friedrich Ritter Daniel Ritter Karl und Stöpel Friedr.	V. Westbahn	Würzburg	371 000	1852/53
242	König Johann aus Bröndl in Böhmen	Förner Jos. u. König Franz	XVI. Schwandorf-Bayreuth	Kemnath I	67 000	1862/63
243	Koning Friedr. aus Brüssel	Schäfer Reinh.	VIII IX. Starnberg-Peißenberg—Penzberg	München	393 000	1864/65
244	Kopp Johann a. Fitzendorf	Steinhauser Frz. Ant. u. Thalhofer Rud.	V. Nürnberg-Würzburg	Burgfarrnbach	212 000	1862/63
245	Kornder Andr. aus Erlangen	ohne	I. Nürnberg-Hof	Erlangen	224 000	1842/44
		„	III. Nürnberg-Hof	Nürnberg	189 000	1842/45
246	Kraus Wilhelm Hermann aus Stuttgart	Mayer Friedrich Ortlieb Ludw. u. Schöttle Georg	II. Westbahn	Gemünden	264 000	1852/54
247	Krausgrill Joh. Georg a Darmstadt	Koch Konrad	XIV. XV. Ansbach-Würzburg	Ochsenfurt	495 000	1862/64
		ohne	I. Aschaffenburg-Miltenberg	Aschaffenburg	483 000	1875/76
248	Krauskopf Joh. a. Wellaschin	Domania Ant.	II. mit V. Landau-Plattling	Plattling	266 000	1874 75
249	Krauß Erhard aus Münchberg	ohne	IX. Nürnberg-Hof	Münchberg	166 000	1844/47
		5 Konsorten	VII A Nürnberg-Hof	Münchberg	163 000	1845/48

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Bau-jahre
225	Kellner Mich. a. Beilngries	Seitz Johann	IV. Nürnberg-Hof	Kulmbach	269 000	1844/46
226	Kempff Elias aus Regensburg	Wagner Simon	II. Regensburg-Passau	Regensburg	124 000	1857/59
227	Kieskalt Konr. a. Eberhardtshof	Förster Gg. und Staudt Georg	I. B Nürnberg-Hof	Nürnberg	144 000	1843/45
228	Kirchner Gg. aus Schweinfurt	Döderlein Frdr.	VIII. untere Donauthal-bahn	Neuburg	168 000	1872/73
		Aicher Jak. und Döderlein Frdr.	XIV. XV. Schweinfurt-Meiningen	Meiningen	1 002 000	1873/74
		Baader Konr. u. Blendinger Gg.	IV. Schweinfurt-Gemünden	Schweinfurt	346 000	1877/78
229	Kirmayr Alois aus Mühldorf	Franz Xav. und Schmidt Joseph	XIX. XX. München-Simbach	Mühldorf	117 000	1868/70
230	Klein Peter aus München	ohne	XVIII. untere Donau-thalbahn	Abensberg	121 000	1872/73
		"	X. Fichtelgebirgsbahn: Stollen	Neuhaus	1 009 000	1873/74
		"	V. Fichtelgebirgsbahn: Stollen	Kemnath	639 000	1875/77
231	Kleiter Eustach. aus Günzburg	Bayer Joh. u. Schütz Joseph	II. III. Augsburg-Ulm	Günzburg	262 000	1852/53
232	Klemm Damian aus Karlsbad	Bendl Joseph	XIV. Plattling-Eisenstein	Regen	833 000	1875/76
		derselbe	XII. XII. Plattling-Eisenstein	Ruhmannsfelden	1 616 000	1875/77
233	Kleyla Christian Heinr. a. Münchberg	Peez Johann Nikolaus und Peez Joh. Wolfg.	Teil IV. Augsburg-Nürnberg	Donauwörth	159 000	1847/48
234	Klötzke Ernst a. Magdeburg	v. Wobeser Osk.	I. II. III. Schweinfurt-Meiningen	Münnerstadt	2 257 000	1872/73
235	Kneitz Joh. Ad. aus Kulmbach	Hoffmann Joh. Georg	VI. Augsburg-Nürnberg	Nördlingen	63 000	1846/48
236	Knies Stephan aus Kannstatt	Lutz Christ. und Schempp J. Gg.	I. Augsburg-Ulm	Jettingen	930 000	1852/53
		ohne	III. Augsburg-Ulm	Burgau	144 000	1852/53

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
237	Koch Konrad aus Niederweisel	Krausgrill Johann Georg	XIV. XV. Ansbach-Würzburg	Ochsenfurt	495 000	1862/64
238	Köhl Wilh. aus Mainz	Wildt Hans	VIII. Rottthalbahn	Pfarrkirchen	231 000	1878/79
239	Köhler Gottlieb aus Münchberg	Gröner Xav. u. Weiß Peter	XIII. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	84 000	1846/47
		Spieß Michael	XII. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	57 000	1846/48
240	König Frz. aus Bröndl i. Böhmen	Förner Jos. u. König Johann	XVI. Schwandorf-Bayreuth	Kemnath I	67 000	1862/63
241	König Jak. aus Blieskastel	Brunk Friedrich Ritter Daniel u. Ritter Karl	VI. Westbahn	Würzburg	661 000	1851/53
		Brunk Friedrich Ritter Daniel Ritter Karl und Stöpel Friedr.	V. Westbahn	Würzburg	371 000	1852/53
242	König Johann aus Bröndl in Böhmen	Förner Jos. u. König Franz	XVI. Schwandorf-Bayreuth	Kemnath I	67 000	1862/63
243	Koning Friedr. aus Brüssel	Schäfer Reinh.	VIII IX. Starnberg-Peißenberg—Penzberg	München	393 000	1864/65
244	Kopp Johann a. Fitzendorf	Steinhauser Frz. Ant. u. Thalhofer Rud.	V. Nürnberg-Würzburg	Burgfarrnbach	212 000	1862/63
245	Kornder Andr. aus Erlangen	ohne	I. Nürnberg-Hof	Erlangen	224 000	1842/44
		„	III. Nürnberg-Hof	Nürnberg	189 000	1842/45
246	Kraus Wilhelm Hermann aus Stuttgart	Mayer Friedrich Ortlieb Ludw. u. Schöttle Georg	II. Westbahn	Gemünden	264 000	1852/54
247	Krausgrill Joh. Georg a Darmstadt	Koch Konrad	XIV. XV. Ansbach-Würzburg	Ochsenfurt	495 000	1862/64
		ohne	I. Aschaffenburg-Miltenberg	Aschaffenburg	483 000	1875/76
248	Krauskopf Joh. a. Wellaschin	Domania Ant.	II. mit V. Landau-Plattling	Plattling	266 000	1874/75
249	Krauß Erhard aus Münchberg	ohne	IX. Nürnberg-Hof	Münchberg	166 000	[illegible]
		5 Konsorten	VII A Nürnberg-Hof	Münchberg	163 000	[illegible]

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
250	Krautschneider Alois a. Velden	Krautschneider Joseph	III. A u. B Fichtelgebirgsbahn	Kemnath	1 052 000	1875/77
251	Krautschneider Jos. a. Kulmain	Krautschneider Alois	III. A u. B Fichtelgebirgsbahn	Kemnath	1 052 000	1875/77
252	Kriebel Joseph aus Ebensfeld	Dütsch Andreas	I. II. Westbahn	Schweinfurt	698 000	1851/53
		Dütsch Andr. u. Silbermann Gallus	Erdarbeiten IV. u. V. Werrabahn	Lichtenfels	198 000	1858/59
253	Kronberger Konrad aus Erlangen	ohne	XXV. XXVI. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Schwandorf	328 000	1857/59
		"	XXVII. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Regenstauf	146 000	1857/59
		Otto August	XXX. Nürnberg-Amberg-Regensburg: Regenbrücke	Regenstauf	193 000	1857/58
		ohne	VII. Rosenheim-Salzburg	Prien	117 000	1858/60
		"	XII. Nürnberg-Würzburg: Aurachbrücke	Emskirchen	329 000	1862/64
254	Küfner Joh. aus Rehau	"	IX. Fichtelgebirgsbahn	Neuhaus	458 000	1873/74
		"	I. Rottthalbahn	Neumarkt	146 000	1878/79
255	Kuhn Konr. aus Fürth	Hohmann Jos.	I. A III. Würzburg-Heidelberg	Heidingsfeld	443 000	1865/66
		derselbe	IV. Treuchtlingen-Pleinfeld	Weißenburg	252 000	1867/69
		"	IV. Schweinfurt-Kissingen	Kissingen	514 000	1869/71
256	Kurz Friedr. aus Königshofen	Stein Franz	III. Aschaffenburg-Miltenberg	Aschaffenburg	138 000	1875/76
257	Kurzwart Chr. aus München	Fröhlich Seb.	XIV. München-Holzkirchen-Rosenheim	Rosenheim	141 000	1856/57
		derselbe	II. Rosenheim-Kufstein	Fischbach	100 000	1857/58
258	Kutter Friedrich aus Heilsbronn	Monatsberger Peter und Obermann Chr.	V. Augsburg-Nürnberg	Schwabach	233 000	1845/49
259	Lambert Gottl. aus Amberg	Pfister Seb.	III. Schwandorf-Weiden	Nabburg	184 000	1862/64
260	Lang Heinr. aus Freising	Schlemmer Korbinian und Wallner Ant.	XII. München-Simbach	Dorfen	690 000	1868/69

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		Walner Ant.	I. Schwaben-Erding	Schwaben	187 000	1871/72
		ohne	XIII. Rosenheim-Mühldorf	Mühldorf	270 000	1872/73
261	Lapp Jakob aus Regen	„	XV. mit XVII. b Plattling-Eisenstein	Regen	2 451 000	1875/77
262	Laubmann Gg. Friedr. aus Hof	„	III. IV. Nürnberg-Hof	Hof	174 000	1845/47
		„	VII. Nürnberg-Hof	Hof	203 000	1845/47
		Badewitz Eduard Prehlmann Nik. Ritter Andr. u. Strunz Christ.	X. Nürnberg-Hof	Hof	352 000	1844/47
263	Laufer Jak. aus Sprendlingen	ohne	VIII. Schweinfurt-Gemünden	Gemünden	248 000	1878
264	Laufecker Mich. aus Sünzhausen	Hofmann Jos. u. Lierheimer Gg.	XXII. München-Simbach	Neuötting	211 000	1868/70
265	Lauser Paul aus Ulm	Bertram Chr. u. Schönbein Wilh.	I. II. Augsburg-Ulm	Leipheim	300 000	1852/53
266	Lebhardt Mich. aus München	ohne	Erdarbeiten XII. XIV. Augsburg-Ingolstadt	Schroben-hausen	26 000	1874/75
		„	Biesenhofen-Oberdorf	Bauleitung in München	65 000	1875/76
267	Leeb Seb. aus Sünching	„	Kunstbauten IV. Regensburg-Passau	Geiselhöring	270 000	1858/59
268	Leferenz Joh. aus Mainz	„	VI. untere Donauthalbahn	Neuburg	247 000	1872/73
		„	V. Augsburg-Ingolstadt	Aichach	63 000	1874/75
		„	VII. VIII. obere Donauthalbahn	Höchstädt	268 000	1874/75
		„	V. obere Donauthalbahn	Donauwörth	261 000	1875/76
		„	IX. Schweinfurt-Gemünden	Gemünden	409 000	1877/78
269	Lehmann Heinr. aus Rendsburg	Schedlbauer Peter und Schedlbauer Sebastian	XVIII. XIX. Weiden-Bayreuth	Kemnath II	334 000	1862/63
		dieselben	XX. XXI. XXII. und XXIII. Weiden-Bayreuth	Bayreuth	765 000	1862/63
270	Lehner Ignaz aus Oberhausen	Fröhlich Seb.	V. C Augsburg-Lindau	Kempten	37 000	1850/53

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Bau-jahre
271	Lehnert Jakob aus Erlangen	Förster Andreas Wilhelm	V. Augsburg-Nürnberg: Altmühlbrücke	Gunzenhausen	80 000	1846/48
272	Leins Heinr. aus Stuttgart	Haueisen Heinr. Lettenmayer Wilhelm und Meuret Paul	I. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	160 000	1850/52
		Meuret Paul	IX. Augsburg-Lindau	Kempten	119 000	1850/53
		Haueisen Heinr. Lettenmayer Wilhelm und Meuret Paul	I. II. Augsburg-Lindau	Röthenbach	542 000	1852/54
		Meuret Paul	III. Augsburg-Lindau	Röthenbach	223 000	1852/54
273	Lenbach Jos. aus Schrobenhausen	Eder Adam	XIII. München-Ingolstadt	Ingolstadt	238 000	1866/67
		Osterrieder Joseph und Rammelmeyr Bartholomäus	XVIII. Altmühlbahn	Pappenheim	261 000	1867/69
		ohne	XIV. untere Donauthalbahn	Ingolstadt	170 000	1873/74
		"	X. XI. Augsburg-Ingolstadt	Schrobenhausen	188 000	1873/74
274	Lestner Johann aus Schwabach	Baader Pankr. Monatsberger Peter und Stumpf Barth.	VI. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	62 000	1850/52
275	Lettenmayer Wilhelm aus Stuttgart	Haueisen Heinr. Leins Heinr. u. Meuret Paul	I. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	160 000	1850/52
		dieselben	I. II. Augsburg-Lindau	Röthenbach	542 000	1852/54
276	Leveling Joh. Nepomuk aus Dillingen	Bach Johann Gruno Jakob Haselmeyer Xaver und Schärpf Nik.	I. II. Augsburg-Ulm	Burgau	165 000	1852/53
277	Lieb Joh. aus Kleukheim	Antlsperger X.	Teil XXI. Nürnberg-Krailsheim	Dombühl	149 000	1873/74
278	Liebl Joh. aus Ergoldsbach	Franz Xaver	I. Neufahrn-Obertraubling	Eggmühl	95 000	1871/73
		derselbe	XVIII. XIX. Landau-Mühldorf	Mühldorf	470 000	1873/74

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
279	Lierheimer Gg. aus Würzburg	Hofmann Jos. u. Lauseker Mich.	XXII. München-Simbach	Neuötting	211 000	1868/70
		ohne	X. Rosenheim-Mühldorf	Mühldorf	235 000	1873/74
280	Lindner Joseph aus Landshut	Scherrbacher Friedrich	IX. Augsburg-Ingolstadt	Schroben-hausen	42 000	1874/75
281	Lohr Ant. aus Ingolstadt	ohne	I. Altmühlbahn	Ingolstadt	108 000	1867/69
		"	IV. Haidhausen-Rosenheim	Haidhausen	73 000	1869
282	Lohrey Andreas a. Schonungen	Buhl Andr. und Schätz Matthäus	VIII IX. Westbahn	Haßfurt	399 000	1851/52
		dieselben	VI. VII VIII. Westbahn	Schweinfurt	874 000	1852/53
283	Lorch Friedr. aus Nürnberg	Stöpel Friedrich	VII. Augsburg-Nürnberg	Schwabach	119 000	1844/47
284	Lotharp Christ. aus Mainz	ohne	VIII. Westbahn	Aschaffenburg	76 000	1851/54
		Abresch Karl	II. Westbahn	Lohr	137 000	1852/53
		derselbe	I. Westbahn	Aschaffenburg	270 000	1853/54
		ohne	IV Westbahn	Lohr	275 000	1853/54
		"	XVI. XVII. Ansbach-Würzburg	Würzburg	426 000	1862/64
		"	XVIII. Ausbach-Würzburg: Mainbrücke bei Heidingsfeld	Würzburg	463 000	1862/64
		"	I. Würzburg-Heidelberg	Heidingsfeld	574 000	1864/66
285	Lutz Christ. aus Cannstadt	Knies Steph. u. Schempp Joh. Georg	I. Augsburg-Ulm	Jettingen	930 000	1852/53
286	Mack Xaver aus Fremdingen	Wurstner Kasp.	Teil der Erdarbeiten V. Augsburg-Nürnberg	Donauwörth	104 000	1846/48
287	Madlener Joh. a. Memmingen	Blank Andr. u. Blank Benedikt	XXVII. München-Memmingen	Memmingen	181 000	1872/73
288	Maily Xav. aus Pfelnkofen	Schramm Jos.	XIX. XX. XXI. XXII. München-Regensburg	Pfaffenberg	392 000	1857/59
289	Mann Gg. aus Michelau	Brückner Jos Gick Nikolaus u. Schrauth Wilh.	V. VI. Nürnberg-Hof	Lichtenfels	277 000	1844/47
290	Mann Melchior a. Ochsenhausen	Hänsler Johann Baptist	Kunstbauten und Teil der Erdarbeiten II. Augsburg-Lindau	Lindau	108 000	1851/53

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
291	Markl Joh. aus Endorf	ohne	IV. Rosenheim-Salzburg	Rosenheim	70 000	1858/60
292	Maurer August. Frz. aus Mühlhausen	Graf Joh. Bened.	III. Augsburg-Nürnberg	Donauwörth	118 000	1846/48
293	Maurer Gg. aus Niederauerbach	Münch Adam u. Reinhardt Ad.	XI. München-Simbach	Schwaben	665 000	1868/70
		Münch Adam	III. München-Memmingen	Bruck	85 000	1870/71
		derselbe	XV. München-Memmingen	Landsberg	75 000	1871/72
294	Maurer Gg. aus Oberdorf bei Neresheim	Maurer Gottfr. a. Mergentheim und Maurer Johann aus Nördlingen	VIII. Rosenheim-Salzburg	Prien	125 000	1858/60
		Maurer Gottfr. a. Mergentheim	III. Schwandorf-Furth	Bodenwöhr	89 000	1859/60
		derselbe	VIII. Schwandorf-Furth	Roding	106 000	1859/60
		"	XV. XVI A Schwandorf-Furth	Furth	211 000	1859/61
		"	X. Nürnberg-Würzburg	Emskirchen	421 000	1862/64
		ohne	XI. Nürnberg-Würzburg	Emskirchen	276 000	1862/64
		Maurer Gottfr. a. Mergentheim und Maurer Kaspar sen.	V. Starnberg-Peissenberg—Penzberg	München	517 000	1863/65
		ohne	XXIII. XXIV. XXV. Altmühlbahn	Gunzenhausen	499 000	1867/69
		Maurer Kaspar jun.	VII. Haidhausen-Rosenheim	Grafing	515 000	1869/70
		derselbe	VII. München-Memmingen	Bruck	31 000	1871
		"	XI. XII. XIII. München-Memmingen	Landsberg	453 000	1871/73
		"	XXV. untere Donauthalbahn	Kelheim I	137 000	1872/73
		"	XI. Nürnberg-Krailsheim	Ansbach	473 000	1873/74
		"	VII. Rosenheim-Mühldorf	Wasserburg	326 000	1873/75

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		Croner Mart. u. Maurer Kaspar jun.	XVIII. Fichtelgebirgsbahn	Pegnitz	609 000	1875/77
		Maurer Kasp. jun.	IV. B Fichtelgebirgsbahn	Kemnath	488 000	1876/78
295	Maurer Gottfr. aus Augsburg	Maurer Tobias	XVIII. Rosenheim-Salzburg	Traunstein	75 000	1858/60
		ohne	VII. VIII. München-Simbach	Haidhausen	35 000	1869/70
		„	Linie Siegelsdorf-Langenzenn	Nürnberg	68 000	1870/71
		„	II. untere Donauthalbahn	Donauwörth	129 000	1872/73
		„	VI. Weiden-Neukirchen	Vilseck	243 000	1873/75
		„	XIII. Kirchenlaibach-Oberkotzau	Kirchenlamitz	228 000	1875/77
		„	I. Dinkelsbühl-Feuchtwangen	Dinkelsbühl	100 000	1880/81
296	Maurer Gottfr. a. Mergentheim	Maurer Kaspar sen.	III. Nürnberg-Amberg—Regensburg	Nürnberg	156 000	1857/58
		derselbe	IX. Nürnberg-Amberg—Regensburg	Hersbruck	147 000	1857/59
		„	XXVIII. XXIX. und XXX. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Regenstauf	253 000	1857/59
		Maurer Gg. aus Oberdorf und Maurer Johann aus Nördlingen	VIII. Rosenheim-Salzburg	Prien	125 000	1858/60
		Maurer Gg. aus Oberdorf	III. Schwandorf-Furth	Bodenwöhr	89 000	1858/60
		derselbe	VIII. Schwandorf-Furth	Roding	106 000	1859/60
		„	XV. XVI. A Schwandorf-Furth	Furth	211 000	1859/61
		„	X. Nürnberg-Würzburg	Emskirchen	421 000	1862/64
		ohne	II. Starnberg-Peißenberg—Penzberg	München	116 000	1863/64
		Maurer Gg. aus Oberdorf und Maurer Kaspar sen.	V. Starnberg-Peißenberg—Penzberg	München	517 000	1863/65
		ohne	XV. XVI. Altmühlbahn	Pappenheim	417 000	1867/69
		Eberle Konrad	V. Schweinfurt-Kissingen	Kissingen	415 000	1869/71
		derselbe	II. Fichtelgebirgsbahn	Nürnberg I	454 000	1872/74
		ohne	XIV. obere Donauthalbahn	Gundelfingen	143 000	1874/75

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
297	Maurer Johann aus Augsburg	Maurer Tobias	XII Nürnberg-Amberg-Regensburg	Hersbruck	170 000	1857/59
		derselbe	XIV. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Sulzbach	132 000	1857/59
		"	XIII. XIV. Schwandorf-Furth	Cham	195 000	1859/61
298	Maurer Johann aus Nördlingen	Maurer Kaspar sen.	VI. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Hersbruck	201 000	1857/58
		Maurer Georg aus Oberdorf u. Maurer Gottfried a. Mergentheim	VIII. Rosenheim-Salzburg	Prien	125 000	1858/60
		ohne	IX. Rosenheim-Salzburg	Prien	58 000	1858/60
299	Maurer Joseph a. Pfarrkirchen	"	Kunstbauten VII. Rottthalbahn	Pfarrkirchen	59 000	1878/79
300	Maurer Kaspar jun. aus Bayreuth	Maurer Georg aus Oberdorf	VII. Haidhausen-Rosenheim	Grafing	515 000	1869/70
		derselbe	VII. München-Memmingen	Bruck	31 000	1871
		"	XI. XII. XIII. München-Memmingen	Landsberg	453 000	1871/73
		"	XXV. untere Donauthalbahn	Kelheim I	137 000	1872/73
		"	XI. Nürnberg-Krailsheim	Ansbach	473 000	1873/74
		"	VII. Rosenheim-Mühldorf	Wasserburg	326 000	1873/75
		Croner Martin und Maurer Georg aus Oberdorf	XVIII. Fichtelgebirgsbahn	Pegnitz	609 000	1875/77
		Maurer Gg. a. Oberdorf	IV. B Fichtelgebirgsbahn	Kemnath	488 000	1876/78
		ohne	V. Schweinfurt-Gemünden	Schweinfurt	335 000	1877/78
		"	III. Dinkelsbühl-Feuchtwangen	Dinkelsbühl	121 000	1880/81
		Maurer Wilh. und Welz Tobias	III. Lohr-Wertheim	Lohr	282 000	1880/81
		dieselben	V. Wiesau-Redwitz	Redwitz	402 000	1880/81
301	Maurer Kaspar senior aus Bopfingen	Maurer Tobias	II. Augsburg-Lindau	Augsburg	72 000	1843/44

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Bau-jahre
		Hauser Johann und Maurer Tobias	III. Augsburg-Lindau	Augsburg	58 000	1843/44
		ohne	VI. Augsburg-Lindau	Augsburg	65 000	1846/47
		„	III. Augsburg-Nürnberg	Roth	207 000	1847/49
		„	VII. Augsburg-Nürnberg	Nördlingen	212 000	1848/50
		„	I. Westbahn	Bamberg	174 000	1851/52
		„	II. IV. Westbahn	Aschaffenburg	421 000	1851/55
		„	V. Westbahn	Lohr	281 000	1853/54
		Maurer Gottfr. a. Mergentheim	III. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Nürnberg	156 000	1857/58
		Maurer Joh. aus Nördlingen	VI. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Hersbruck	201 000	1857/58
		Maurer Gottfr. a. Mergentheim	IX. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Hersbruck	147 000	1857/59
		derselbe	XXVIII. XXIX. XXX. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Regenstauf	253 000	1857/59
		Maurer Georg a. Oberdorf und Maurer Gottfr. a. Mergentheim	V. Starnberg-Peißenberg—Penzberg	München	517 000	1863/65
302	Maurer Tobias aus Oberhausen	Maurer Kaspar sen.	II. Augsburg-Lindau	Augsburg	72 000	1843/44
		Hauser Joh. u. Maurer Kaspar sen.	III. Augsburg-Lindau	Augsburg	58 000	1843/44
		Schneller Georg	IV. Augsburg-Nürnberg	Nördlingen	153 000	1846/48
		ohne	V. Augsburg-Nürnberg	Nördlingen	110 000	1846/48
		„	II. VI. Westbahn	Haßfurt	371 000	1851/52
		„	I. Westbahn	Gemünden	248 000	1852/54
		„	XI. Westbahn	Würzburg	247 000	1853/54
		Maurer Joh. aus Augsburg	XII. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Hersbruck	170 000	1857/59
		derselbe	XIV. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Sulzbach	132 000	1857/59
		Maurer Gottfr. aus Augsburg	XVIII. Rosenheim-Salzburg	Traunstein	75 000	1858/60
		Maurer Joh. a. Augsburg	XIII. XIV. Schwandorf-Furth	Cham	195 000	1859/61
303	Maurer Wilh. aus Bayreuth	Maurer Kasp. jun. und Welz Tobias	III. Lohr-Wertheim	Lohr	282 000	1880/81
		dieselben	V. Wiesau-Redwitz	Redwitz	402 000	1880/81

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Bau-jahre
304	Mayer Benedikt aus Happurg	Scharrer Georg	VII. VIII. Nürnberg-Regensburg	Hersbruck	204 000	1858/59
305	Mayer Friedrich aus Stuttgart	Kraus Wilhelm Hermann Ortlieb Ludw. und Schöttle Georg	II. Westbahn	Gemünden	264 000	1852/54
		ohne	I. Doppelbahn Retzbach-Heigenbrücken	Bahnamt Würzburg	72 000	1868/69
		Stattmann Karl	VIII. IX. Sinnthalbahn	Gemünden	549 000	1871/72
306	Mayer Gottlieb aus Stuttgart	Heimsch Karl Held Adolf und Weiß Karl	III. Westbahn: Schwarzkopftunnel	Hain	1 501 000	1851/54
		dieselben	V. Westbahn	Hain	648 000	1851/54
307	Mayr Johann a. Neuneichen	ohne	Teil VI. Schwandorf-Weiden	Wernberg	51 000	1862/63
308	Mayr Xaver a. Schwandorf	ohne	XX. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Amberg	78 000	1857/59
309	Mederer Joseph aus Straubing	Bub Erhard und Zöttl Anton	IX. Regensburg-Passau	Straubing	143 000	1858/60
310	Meinberger Christ. a. Neumarkt	Dietmayr Jos.	Teil der Maurer- und Steinhauerarbeiten der Rednitzbrücke VI. Augsburg-Nürnberg	Schwabach	74 000	1847/48
311	Mengon Joh. aus Rabbi	ohne	Erdarbeiten XI. Fichtelgebirgsbahn	Neuhaus	153 000	1873/74
312	Merz Jakob a. Moosbach	Asprian Jos. u. Hügel August	IV. Lohr-Wertheim	Marktheidenfeld	378 000	1880/81
313	Meßmer Math. aus Vilshofen	ohne	Kunstbauten XVI. XVII. Regensburg-Passau	Vilshofen	45 000	1858/60
314	Metzger Friedr. aus Erlangen	„	Teil der Maurer- und Steinhauerarbeiten der Rednitzbrücke VI. Augsburg-Nürnberg	Schwabach	303 000	1844/46
		„	III. Nürnberg-Hof	Erlangen	129 000	1842/44
315	Metzger Kasp. aus Harburg	Winter Christ. Winter Georg u. Winter Jakob	Teil der Erdarbeiten V. Augsburg-Nürnberg	Donauwörth	59 000	1846/49

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
316	Meuret Paul aus Stuttgart	Haueisen Heinr. Leins Heinrich und Lettenmayer Wilhelm	I. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	160 000	1850/52
		Leins Heinrich	IX. Augsburg-Lindau	Kempten	119 000	1850/53
		Haueisen Heinr. Leins Heinrich und Lettenmayer Wilhelm	I. II. Augsburg-Lindau	Röthenbach	542 000	1852/54
		Leins Heinrich	III. Augsburg-Lindau	Röthenbach	223 000	1852/54
317	Meyer Georg a. Mönchsroth	ohne	III. Ausgsburg-Nürnberg	Meitingen	46 000	1843/44
318	Meyer Jakob aus Fürth	Evora Wilhelm Waizmann Christian und Zink Jakob	Georgensgmünd-Spalt	Nürnberg	118 000	1871/72
319	Mögle Fritz a. Stuttgart	Speidel Christ.	VI. Rottthalbahn	Pfarrkirchen	177 000	1878/79
320	Möhring Gust. a. Heidingsfeld	Baader Konrad und Baader Pankraz	XII. XIII. Schweinfurt-Meiningen	Meiningen	489 000	1873/74
		Heiter Daniel	IV. Aschaffenburg-Miltenberg	Aschaffenburg	130 000	1875/76
321	Monatsberger Peter aus Wendelstein	Kutter Friedrich und Obermann Joh. Christ.	V. Augsburg-Nürnberg	Schwabach	233 000	1845/49
		Obermann Joh. Christ.	I. Augsburg-Nürnberg	Schwabach	274 000	1846/49
		Baader Pankraz Lestner Johann und Stumpf Barth.	VI. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	62 000	1850/52
		Stumpf Barth.	V. A Augsburg-Lindau	Röthenbach	193 000	1851/53
		ohne	V. Augsburg-Lindau	Lindau	155 000	1851/53
		Eichler Bened. und Stumpf Barth.	Mauerwerk über Sockel der Brücke über den Ellhofer Tobel V. C Augsburg-Lindau	Röthenbach	138 000	1852/54

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
322	Moog Matthäus a. Mindelheim	Gruber Konrad und Scheu Andreas	XXIII. München-Memmingen	Mindelheim	214 000	1872 73
323	Moser Christian Friedrich aus Stuttgart	Gaupp Karl	Fundament und Sockelmauerwerk der Brücke über den Ellhofer Tobel V. C Augsburg-Lindau	Röthenbach	94 000	1850/52
		Bopp Christoph				
		Reich Michael und				
		Wiedemeyer Georg				
		dieselben	VIII. Augsburg-Lindau	Immenstadt	116 000	1851/52
		Bopp Christoph und	VII. Westbahn	Würzburg	91 000	1852/54
		Widmann Wilh. Friedrich				
		ohne	Kunstb. XIII. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Sulzbach	56 000	1858/59
		Schramm Val.	XV. Rosenheim-Salzburg	Grabenstädt	279 000	1858/60
		Schramm Jos. und	XXVI. Rosenheim-Salzburg	Teisendorf	226 000	1858/60
		Schramm Val.				
		ohne	VI. Nürnberg-Würzburg	Burgfarrnbach	104 000	1862/64
		„	II. A und B Sinnthalbahn	Gemünden	651 000	1869/72
324	Motzel Adam a. Sassenfahrt	Distler Joh. Gg.	XV. Nürnberg-Würzburg	Neustadt a. A.	296 000	1862/64
		Ficht Tobias u.				
		Schmidt Joh. Leonhard				
		Ficht Tobias	IV. München-Ingolstadt	Dachau	323 000	1866/67
		derselbe	XXVII. München-Simbach	Simbach	296 000	1868/70
		ohne	XXVI. B München-Simbach	Neuötting	80 000	1870
325	Müller Adam Jos. aus Ebensfeld	„	I. Nürnberg-Hof	Lichtenfels	115 000	1843/45
		Dütsch Andreas	VI. Nürnberg-Hof	Bamberg	126 000	1843/46
326	Müller Andreas aus Forchheim	ohne	I. München-Simbach	München	26 000	1867/69
		Emmerling Joh.	II. München-Simbach	München	40 000	1867/69
		Brandl Franz	XXIII. XXIV. München-Simbach	Neuötting	238 000	1868/69
		ohne	I. Nürnberg-Neumarkt-Regensburg	Nürnberg	86 000	1870/72

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		Brandl Franz	I. u. Teil des V. Nürnberg-Neumarkt-Regensburg	Nürnberg	280 000	1870/72
		ohne	XXVI. A untere Donauthalbahn	Kelheim I	167 000	1872/73
		„	XXII. XXIII. XXIV. Landau-Mühldorf	Mühldorf	518 000	1873/75
		„	VIII. A Plattling-Eisenstein	Deggendorf	258 000	1875/76
		Schleindl Matth.	I. Weilheim-Murnau	Weilheim	440 000	1877/78
		derselbe	II. Rottthalbahn	Neumarkt	169 000	1878/79
327	Müller Christ. aus Tafelhof	Silberhorn Joh.	III. Westbahn	Bamberg	60 000	1851/52
		Baader Pankraz und Ulrich Nikolaus	III. Nürnberg-Würzburg: Rednitzbrücke	Nürnberg	350 000	1862/64
		Ulrich Nikolaus	VI. München-Ingolstadt	Pfaffenhofen	398 000	1866/67
328	Müller Ferd. aus Amberg	Müller Traugott	II. Landshut-Neumarkt	Landshut	260 000	1881/82
329	Müller Franz aus Sillenbuch	Hammer Viktor	III. IV. V. Augsburg-Lindau	Immenstadt	602 000	1851/53
		Trommer Jul.	VII. Fichtelgebirgsbahn	Redwitz	692 000	1875/77
		ohne	I. B u. II. Wiesau-Redwitz	Redwitz	311 000	1880/81
330	Müller Johann aus Vorderburg	Buchenberg Konstantin	IV. Augsburg-Lindau	Lindau	263 000	1851/53
		Soyer Daniel u. Uhl Frz. Joseph				
331	Müller Jos. aus Amberg	ohne	XVI. München-Memmingen	Buchloe	192 000	1871/72
332	Müller Kilian aus Frohnhofen	„	VI. VII. Westbahn	Aschaffenburg	120 000	1851/54
		„	VI. Westbahn	Hain	336 000	1852/54
333	Müller Traugott aus Amberg	Müller Ferd.	II. Landshut-Neumarkt	Landshut	260 000	1881/82
334	Münch Adam a. Wilgartswiesen	Maurer Georg a. Niederauerbach und Reinhardt Adam	XI. München-Simbach	Schwaben	665 000	1868/70
		Maurer Georg a. Niederauerbach	III. München-Memmingen	Bruck	85 000	1870/71
		derselbe	XV. München-Memmingen	Landsberg	75 000	1871/72

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
335	Munker Isidor aus Corredo	Zadra Anton	Teil des VI. u. IX. Rosenheim-Mühldorf	Wasserburg	136 000	1873/75
		Alfare Giacomo und Zadra Anton	II. Nördlingen-Dinkelsbühl	Nördlingen	120 000	1875/76
336	Mutzenhart Max a. Teisendorf	ohne	Teil des VI. und IX. Rosenheim-Mühldorf	Wasserburg	149 000	1873/75
337	Nast Wilhelm a. Wien	Ceconi Jakob	XVIII. mit XXI. Plattling-Eisenstein	Zwiesel	3 339 000	1875/77
338	Nauheimer Aug. aus Gießen	Scherer Kaspar	III. Westbahn	Würzburg	139 000	1852/54
339	Nestmeyer Joh. aus Neuburg	Jäckle Anton	Kunstb. XIII. XIV. Augsburg-Ingolstadt	Schrobenhausen	27 000	1874/75
340	Nieblich Johann Heinr. a. Kronach	Porzelt Joh.	XII. Westbahn	Würzburg	90 000	1853/54
341	Nürmberger Friedr. a. Kulmbach	Priehäuser Pet.	I. C Nürnberg-Hof	Münchberg	158 000	1844/47
342	Obermann Joh. Christian aus Wendelstein	Kutter Friedr. u. Monatsberger Peter	V. Augsburg-Nürnberg	Schwabach	233 000	1845/49
		Monatsberger Peter	I. Augsburg-Nürnberg	Schwabach	274 000	1846/49
343	Obermüller Paul a. Wasserburg	ohne	IV. Augsburg-Ingolstadt	Aichach	117 000	1874/75
		Spieß Christian	XII. Kirchenlaibach-Oberkotzau	Kirchenlamitz	227 000	1875/77
344	Och Georg aus Lichtenfels	Förster Andr. Wilhelm Hohenleitner Anton Porzelt Johann Baptist und Schramm Val.	I. Werrabahn	Lichtenfels	47 000	1858/59
345	Öchsner Jos. aus Ochsenfurt	Eberlein Mich. Fink Heinrich Grimm Friedr. Söhnlein Karl und Walz Franz	VII. VIII. Westbahn	Gemünden	401 000	1852/54

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
346	Orthofer Seb. aus Weihern	Porzelt Johann Bapt. und Wüchner Ferd.	I. Westbahn	Haßfurt	75 000	1851/52
347	Ortlieb Ludwig aus Stuttgart	Kraus Wilhelm Hermann	II. Westbahn	Gemünden	264 000	1852/54
		Mayer Friedr. und Schöttle Georg				
		Schöttle Georg	III. IV. V. Westbahn	Schweinfurt	616 000	1853/54
348	Ostermaier Otto aus Wörth	ohne	Kunstbauten V. Regensburg-Passau	Geiselhöring	121 000	1857/59
349	Osterrieder Jos. a. Hochaltingen	Rammelmeyer Barthol. und Stadler Xaver	XI. München-Holzkirchen-Rosenheim	Aibling	80 000	1856/58
		Rammelmeyer Barthol. und Salfenauer Joseph	XXI. Rosenheim-Salzburg	Traunstein	142 000	1858/60
		Stühly Christ.	IV. Starnberg-Peißenberg — Penzberg	München	196 000	1863/64
		Lenbach Joseph und Rammelmeyer Barthol.	XVIII. Altmühlbahn	Pappenheim	261 000	1867/69
350	Ott Heinrich aus Burghaig	Fröhlich Seb.	II. Schwandorf-Furth	Schwandorf	60 000	1859/60
351	Otto August aus Starnberg	Kronberger Konrad	XXX. Nürnberg-Amberg-Regensburg: Regenbrücke	Regenstauf	193 000	1857/58
		Otto Hartmann und Sand Karl	V. Rosenheim-Kufstein	Fischbach	147 000	1857/58
		dieselben	XIX. und XX. Rosenheim-Salzburg	Traunstein	420 000	1858/60
		Del Bondio Karl	V. VI. Altmühlbahn	Eichstädt	329 000	1867/69
		derselbe	IV. München-Simbach	München	391 000	1868/69
		ohne	VI. München-Memmingen	Bruck	424 000	1871/72
		„	XXVIII. XXIX. München-Memmingen	Memmingen	440 000	1872/73
		„	VIII. Lohr-Wertheim	Kreuzwertheim	365 000	1880/81

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
352	Otto Hartmann aus Kassel	Otto August u. Sand Karl dieselben	V. Rosenheim-Kufstein	Fischbach	147 000	1857/58
			XIX. und XX. Rosenheim-Salzburg	Traunstein	420 000	1858/60
353	Pancera Giovanni a. Italien	Righini Pietro und Sandrini Kasp.	VII. Schwandorf-Weiden	Wernberg	116 000	1862/63
354	Pausinger Simon a. Landshut	Bernlochner Joh. und Kast Johann	XIV. XV. XVI. XVII. und XVIII. München-Regensburg	Landshut	1 015 000	1857/58
355	Peez Joh. Nik. aus Ottengrün	Kleyla Christian Heinrich und Peez Joh. Wolfg.	Teil IV. Augsburg-Nürnberg	Donauwörth	159 000	1847/48
356	Peez Joh. Wolfg. a. Wöstensöllwitz	Kleyla Christian Heinrich und Peez Joh. Nik.	Teil IV. Augsburg-Nürnberg	Donauwöth	159 000	1847/48
357	Peuke Adolf aus Scherfede	ohne	Teil XX. Nürnberg-Krailsheim	Dombühl	42 000	1873/74
358	Peteler Philipp aus Schöppach	Danzer Andr.	Erdarb. XIII. u. XIV. Unterb. XV. München-Simbach	Dorfen	282 000	1868/69
		ohne	Erdarb. XVI. München-Simbach	Mühldorf	80 000	1868/69
		Fuchs Johann	I. Weiden-Neukirchen	Vilseck	79 000	1873/75
359	Pfaff Michael aus Gambach	Franz Karl Veit Pfaff Nikolaus Straßer Joh. u. Straßer Kaspar	IV. Westbahn	Gemünden	219 000	1852/54
360	Pfaff Nikolaus aus Gambach	Franz Karl Veit Pfaff Michael Straßer Joh. u. Straßer Kaspar	IV. Westbahn	Gemünden	219 000	1852/54
361	Pfister Sebastian aus Beilngries	Lambert Gottl.	III. Schwandorf-Weiden	Nabburg	184 000	1862/64
362	Pflaumer Christ. a. Weißenburg	Bandel Karl Gutmann Wilh. und Vogelreuther Christoph	IV. Augsburg-Nürnberg	Roth	160 000	1846/50

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		ohne	I. Augsburg-Nürnberg	Roth	142 000	1847/50
		Vogelreiter Christoph	VII. Augsburg-Nürnberg	Gunzenhausen	127 000	1848/49
363	Pletz Joseph aus Marktrohr	Thalhofer Rud.	VII. Schwandorf-Furth	Roding	80 000	1859/60
		derselbe	X. Schwandorf-Furth	Roding	93 000	1859/60
		"	XII. Schwandorf-Furth	Cham	107 000	1859/61
		Brandner And. und Kellermann Leonhard	VII. München-Ingolstadt	Pfaffenhofen	290 000	1866/67
		dieselben	XVII. Altmühlbahn	Pappenheim	280 000	1867/69
		Brandner And.	III. Nürnberg-Regensburg	Nürnberg	418 000	1870/71
		derselbe	II. Neufahrn-Obertraubling	Eggmühl	377 000	1871/73
		"	XVI. untere Donauthalbahn	Ingolstadt	152 000	1872/73
		"	XVII. untere Donauthalbahn	Abensberg	96 000	1872/73
		"	XII. Augsburg Ingolstadt	Schrobenhausen	61 000	1873/74
		"	XX. Landau-Mühldorf	Mühldorf	444 000	1873/75
		"	IX. obere Donauthalbahn	Höchstädt	162 000	1874/75
		Brandner Andreas und Brandner Jos.	IX. X. Plattling-Eisenstein	Ruhmannsfelden	1 060 000	1875/77
		Brandner And.	V. Rottthalbahn	Pfarrkirchen	211 000	1878/79
364	Pöhlmann Gg. aus Goldkronach	Hirsch Adam	I. A Nürnberg-Hof	Münchberg	109 000	1844/47
		ohne	II. III. Nürnberg-Hof	Münchberg	270 000	1845/48
365	Pöhlmann Th. aus Kulmbach	Braun Konrad	II. III. Nürnberg-Hof	Kulmbach	273 000	1844/47
		Hofmann Gg. u. Sandler Lorenz				
		Hofmann Gg.	VI. Nürnberg-Hof	Kulmbach	184 000	1845/47
		Kainzberger Joseph und Pohle Felix				
366	Pößnecker Wilh. aus Hof	Salfenauer Joseph	I. II. Freilassing-Reichenhall	Reichenhall	295 000	1865/66
		ohne	IX. München-Simbach	Schwaben	130 000	1868/70

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Bau-jahre
367	Pohle Chr. Felix aus Kulmbach	Hofmann Gg. Kainzberger Joseph und Pöhlmann Th.	VI. Nürnberg-Hof	Kulmbach	184 000	1845.47
		Kainzberger Joseph und Schneebichler Mathias	III. Augsburg-Nürnberg	Gunzenhausen	336 000	1846/49
368	Popp Georg aus Lauf	Volk Gottfried	Kunstb. III. Neufahrn-Obertraubling	Eggmühl	108 000	1871/73
369	Porzelt Johann Baptist aus Kronach	Zeuß Georg	I. Nürnberg-Hof	Kulmbach	190 000	1844/47
		Wüchner Ferd.	V. Westbahn	Bamberg	127 000	1851/52
		Orthofer Seb. u. Wüchner Ferd.	I. Westbahn	Haßfurt	75 000	1851/52
		ohne	I. Westbahn	Lohr	434 000	1852.54
		„	VI. Westbahn	Lohr	116 000	1853/54
		Nieblich Joh. Heinrich	XII. Westbahn	Würzburg	90 000	1853/54
		Förster Andr. Wilhelm Hochenleitner Anton Och Georg und Schramm Val.	I. Werrabahn	Lichtenfels	47 000	1858/59
		ohne	III. Werrabahn	Lichtenfels	79 000	1858/59
		„	III. Rosenheim-Salzburg	Rosenheim	77 000	1858/60
		Schneebichler Mathias	V. VI. Rosenheim-Salzburg	Rosenheim	495 000	1858/60
		ohne	XXXI. XXXII. und XXXIII. Nürnberg-Würzburg	Rottendorf	1 006 000	1863/64
		„	II. Würzburg-Heidelberg	Heidingsfeld	297 000	1864/66
		„	V. VI. VII. Neufahrn-Obertraubling	Köfering	723 000	1871.73
370	Poschner Franz aus Stadtamhof	„	I. Regensburg-Passau	Regensburg	77 000	1857/59
371	Praxmarer Raimund aus Rattenberg	„	VIII. Rosenheim-Mühldorf: Brücke	Wasserburg	187 000	1873/75
372	Precht Lorenz aus Nürnberg	Faist Bernhard	XXII. XXIII. untere Donauthalbahn	Kelheim	203 000	1872/75

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Bau-jahre
		ohne	Unterbau XXI. untere Donauthalbahn	Abensberg	29 000	1873/74
		Bauer Johann	XVII. Fichtelgebirgsbahn	Pegnitz	620 000	1875. 77
373	Prehlmann Nik. aus Wunsiedel	Badewitz Ed. Laubmann Gg. Friedrich Ritter Andr. u. Strunz Christ.	X. Nürnberg-Hof	Hof	352 000	1844/47
374	Preller Ernst aus hl. Kreuz	ohne	V. Aschaffenburg-Miltenberg	Miltenberg	190 000	1875/76
		Bieberstein Ernst und Tumler Jakob	I. II. Lohr-Wertheim	Lohr	388 000	1879/80
375	Priehäuser Pet. aus Kulmbach	ohne	V. Nürnberg-Hof	Kulmbach	129 000	1844/46
		Seeberger Karl Heinrich	I. B Nürnberg-Hof	Münchberg	517 000	1744/46
		Nürmberger Friedrich	I. C Nürnberg-Hof	Münchberg	158 000	1844/47
376	Prinstner Joh. Gg. a. Beilngries	Schuster Anton	II. Augsburg-Nürnberg	Schwabach	291 000	1845/49
		derselbe	III. Augsburg-Nürnberg	Schwabach	531 000	1845/48
		"	Maurer- u. Steinhauerarbeiten der Schwabachthalbrücke. IV. Augsburg-Nürnberg	Schwabach	121 000	1846/48
		"	II. Augsburg-Nürnberg	Gunzenhausen	492 000	1846/49
		ohne	I. Augsburg-Nürnberg	Gunzenhausen	204 000	1847/49
		"	IX. Augsburg-Nürnberg	Nördlingen	84 000	1848/50
377	Prinz Bernh. a. Neustadt a. A.	Soyer Konrad	X. Haidhausen-Rosenheim	Rosenheim	273 000	1869/70
		Soyer Konr. u. Wieland Friedr	XI. Haidhausen-Rosenheim	Rosenheim	189 000	1869/70
		ohne	XVIII. XIX. XX. München-Memmingen	Buchloe	332 000	1872/73
		"	Erdarbeiten IX. Landau-Mühldorf	Landau a. J.	227 000	1873/75
		"	I. Landau-Plattling	Plattling	88 000	1874/75
378	Rammelmeyr Bartholomäus aus Regensburg	Osterrieder Joseph und Stadler Xaver	XI. München-Holzkirchen-Rosenheim	Aibling	80 000	1856/58

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		Osterrieder Joseph und Salfenauer Jos.	XXI. Rosenheim-Salzburg	Traunstein	142 000	1858/60
		Joa Georg	XII. München-Ingolstadt	Ingolstadt	30 000	1866/67
		Lenbach Jos. u. Osterrieder Jos.	XVIII. Altmühlbahn	Pappenheim	261 000	1867/69
		Rammelmeyr Hippolyt	XVI. Landau-Mühldorf	Gangkofen	334 000	1873/75
379	Rammelmeyr Hippolyt aus Regensburg	Rammelmeyr Bartholomäus	XVI. Landau-Mühldorf	Gangkofen	334 000	1873/75
		Seitz Georg	III. Rottthalbahn	Neumarkt	175 000	1878/79
		ohne	III. Landshut-Neumarkt	Bilsbiburg	195 000	1881/82
380	Rattenhuber Jos. aus Griesbach	Stadler Ludw.	I. II. Plattling-Eisenstein	Plattling	103 000	1875
381	Reich Mich. aus Memmingen	Bopp Christoph	Fundament und Sockelmauerwerk der Brücke über den Ellhofer Tobel	Röthenbach	94 000	1850/52
		Gaupp Karl	V. C Augsburg-Lindau			
		Moser Friedr. u. Wiedemeyer Georg				
		dieselben	VIII. Augsburg-Lindau	Immenstadt	116 000	1851/52
382	Reichhart Seb. aus Kempten	Geith Mich. u. Holzapfel Alois	Erdarbeiten XXI. untere Donauthalbahn	Abensberg	75 000	1872/73
383	Reif Mart. aus Neustift	ohne	Kunstb. IV. Regensburg-Passau	Geiselhöring	117 000	1858/59
		"	VII. Regensburg-Passau	Geiselhöring	135 000	1858/59
		"	VIII. A Regensburg-Passau	Straubing	71 000	1858/59
384	Reiner Alois a. Weyern	Reiner Lorenz	I. II. Holzkirchen-Tölz	Holzkirchen	66 000	1872/73
385	Reiner Lorenz aus Weyern	Reiner Alois	I. II. Holzkirchen-Tölz	Holzkirchen	66 000	1872/73
386	Reinhardt Adam aus Niederauerbach	Maurer Gg. u. Münch Adam	XI. München-Simbach	Schwaben	665 000	1868/70
387	Reiter Sebastian aus Hof	Jacob Joh. Mich.	XII. Altmühlbahn	Dollnstein	243 000	1867/69
		Bühler Andreas	Erdarbeiten IV. Neufahrn-Obertraubling	Eggmühl	350 000	1871/73

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		Bühler Andreas	XIII. XIV. Landau-Mühldorf	Gangkofen	415 000	1873/75
388	Ried Andr. aus Ulm	Daitmaier Ludwig und Schwithelm Wilhelm	I. II. Augsburg-Ulm	Ulm	190 000	1852/54
389	Righini Pietro aus Italien	Pancera Giovanni und Sandrini Kasp.	VII. Schwandorf-Weiden	Wernberg	116 000	1862/63
390	Ritter Andreas aus Wunsiedel	Badewitz Ed. Laubmann Gg. Friedrich Prehlmann Nikolaus und Strunz Christ.	X. Nürnberg-Hof	Hof	352 000	1844/47
391	Ritter Daniel a. Sembach	Brunk Friedrich König Jak. und Ritter Karl	VI. Westbahn	Würzburg	661 000	1851/53
		Brunk Friedrich König Jakob Ritter Karl und Stöpel Friedrich	V. Westbahn	Würzburg	371 000	1852/53
392	Ritter Karl aus Kaiserslautern	Brunk Friedrich König Jak. und Ritter Daniel	VI Westbahn	Würzburg	661 000	1851/53
		Brunk Friedrich König Jakob Ritter Daniel. u. Stöpel Friedr.	V. Westbahn	Würzburg	371 000	1852/53
393	Rödel Joh. Gg. a. Gunzenhausen	Barthel Georg Brunnenmeyer Johann und Horold August	II. Augsburg-Nürnberg	Roth	216 000	1847/50
394	Röder Jos. aus Liebeneck	Aicher Jak. und Amend Philipp	IV. Redwitz-Eger	Schirnding	395 000	1880/81
395	Rüf Martin aus Dornbirn	ohne	IV. Augsburg-Lindau	Schwabmünchen	200 000	1846/47
		"	VI. Augsburg-Lindau	Lindau	170 000	1851/53

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
396	Rümelein Alfred aus Stuttgart	Stumpf Barth.	XXVI. XXVII. XXVIII. Nürnberg-Würzburg	Kitzingen	671 000	1862/64
397	Rungaldier Jos. a. Sorraga	Aicher Jakob	XIV. Altmühlbahn	Pappenheim	220 000	1867/69
		ohne	I. Sünching-Straubing	Geiselhöring	283 000	1871/72
		"	XVII. Landau-Mühldorf	Mühldorf	220 000	1873/75
		"	VII. Weiden-Neukirchen	Mantel	218 000	1873/75
		"	VI. Plattling-Eisenstein	Deggendorf	787 000	1875/77
398	Sager Mich. aus Frontenhausen	Angermann Karl	XI. München-Ingolstadt	Reichertshofen	378 000	1866/67
		derselbe	VII. Altmühlbahn	Eichstädt	651 000	1867/69
		"	XX. Altmühlbahn	Treuchtlingen	123 000	1867/69
		"	I. Treuchtlingen-Pleinfeld	Treuchtlingen	273 000	1867/69
399	Salfenauer Jos. a. Teisendorf	Osterrieder Jos. und Rammelmeyr Bartholomäus	XXI. Rosenheim-Salzburg	Traunstein	142 000	1858/60
		Pößnecker Wilh.	I. II. Freilassing-Reichenhall	Reichenhall	295 000	1865/66
400	Sand Karl aus Wunsiedel	Otto August und Otto Hartmann	V. Rosenheim-Kufstein	Fischbach	147 000	1857/59
		dieselben	XIX. XX. Rosenheim-Salzburg	Traunstein	420 000	1858/60
401	Sandler Lorenz aus Kulmbach	Braun Konrad Hofmann Gg. u. Pöhlmann Th.	II. III. Nürnberg-Hof	Kulmbach	273 000	1844/47
402	Sandner Andr. aus Bug	Schaller Lorenz	IV. V. Nürnberg-Hof	Münchberg	166 000	1844/47
403	Sandrini Casp. aus Italien	Pancera Giovani und Righini Pietro	VII. Schwandorf-Weiden	Wernberg	116 000	1862/63
404	Saudino Giacomo a. Turin	ohne	XI. Plattling-Eisenstein	Ruhmannsfelden	1 505 000	1875/77
405	Schäfer Reinhard a München	König Friedrich	VIII. IX. Starnberg-Peissenberg — Penzberg	München	393 000	1864/65

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
406	Schärpf Nikol. a. Lauingen	Bach Johann Gruno Jakob Haselmeyer Xaver und Leveling Joh. Nepomuk	I II. Augsburg-Ulm	Burgau	165 000	1852/53
407	Schätz Konrad aus Lauf	Feldkirchner Johann Frieß Andreas und Schätz Matth.	IV. V. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Nürnberg	251 000	1857/58
408	Schätz Matth. aus Nürnberg	Buhl Andreas und Lohrey Andr. dieselben	VIII. IX. Westbahn	Haßfurt	399 000	1851/52
			VI VII. VIII. Westbahn	Schweinfurt	874 000	1852/53
		Feldkirchner Johann Frieß Andreas u. Schätz Konrad	IV. V. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Nürnberg	251 000	1857/58
409	Schaffer Joseph aus Karlsbad	Herglotz Ferd.	XIV. XV. Kirchenlaibach Oberkotzau	Kirchenlamitz	623 000	1875/77
410	Schaller Lorenz aus Berlas	Sandner Andr.	IV. V. Nürnberg-Hof	Münchberg	166 000	1844/47
411	Scharrer Georg a. Hersbruck	Mayer Benedikt	VII. VIII. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Hersbruck	204 000	1858/59
412	Schatz Adam a. Kemnath	Fichtl Theodor	Kunstb. XVII. Weiden-Bayreuth	Kemnath II	19 000	1862/63
413	Schedlbauer Joseph aus Karlshuld	ohne	I. II. Augsburg-Nürnberg	Meitingen	136 000	1843/45
		Schedlbauer Sebastian	IV. Augsburg-Lindau	Augsburg	75 000	1845/46
		derselbe	VII. Augsburg-Lindau	Augsburg	73 000	1846/47
		Blum Johann und Schedlbauer Sebastian	III. Augsburg-Lindau	Schwabmünchen	371 000	1846/48
		Schedlbauer Sebastian	VIII. Augsburg-Nürnberg	Nördlingen	92 000	1848/50

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		Blum Johann und Schedlbauer Sebastian	II. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	213 000	1850/52
		dieselben	III. Augsburg-Lindau	Kempten	230 000	1850/53
		"	II. Augsburg-Lindau	Immenstadt	422 000	1851/53
414	Schedlbauer Peter a. Karlshuld	Lehmann Heinr. und Schedlbauer Sebastian	XVIII. XIX. Weiden-Bayreuth	Kemnath II	334 000	1862/63
		dieselben	XX. XXI. XXII. XXIII. Weiden-Bayreuth	Bayreuth	765 000	1862/63
415	Schedlbauer Sebastian aus Karlshuld	Schedlbauer Joseph	IV. Augsburg-Lindau	Augsburg	75 000	1845/46
		derselbe	VII. Augsburg-Lindau	Augsburg	73 000	1846/47
		Blum Johann und Schedlbauer Joseph	III. Augsburg-Lindau	Schwabmünchen	371 000	1846/48
		Blum Johann	V. Augsburg-Nürnberg	Roth	245 000	1846/50
		Schedlbauer Joseph	VIII. Augsburg-Nürnberg	Nördlingen	92 000	1848/50
		Blum Johann und Schedlbauer Joseph	II. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	213 000	1850/52
		dieselben	III. Augsburg-Lindau	Kempten	230 000	1850/53
		"	II. Augsburg-Lindau	Immenstadt	422 000	1851/53
		Lehmann Heinr. und	XVIII. XIX. Weiden-Bayreuth	Kemnath II	334 000	1862/63
		Schedlbauer P. dieselben	XX. XXI. XXII. XXIII. Weiden-Bayreuth	Bayreuth	765 000	1862/63
416	Schempp Joh. Georg a. Cannstadt	Knies Stephan und Lutz Christian	I. Augsburg-Ulm	Jettingen	930 000	1852/53
417	Scherer Kaspar aus Obermärl in Hessen	Nauheimer August	III. Westbahn	Würzburg	139 000	1852/54
418	Scherrbacher Friedrich aus München	Lindner Joseph	IX. Augsburg-Ingolstadt	Schrobenhausen	42 000	1874/75

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
419	Scheu Andr. aus Mindelheim	Schramm Val.	I. II. Augsburg-Lindau	Schwabmünchen	63 000	1846/47
		derselbe	VII. Augsburg-Lindau	Kempten	47 000	1846/48
		Hohenleitner Anton	I. B Augsburg-Lindau	Lindau	77 000	1852/53
		Gruber Konr. u. Moog Matthäus	XXIII. München-Memmingen	Mindelheim	214 000	1872/73
420	Schleindl Matth. aus Laufen	Müller Andr.	I. Weilheim-Murnau	Weilheim	440 000	1877/78
		derselbe	II. Rottthalbahn	Neumarkt a. R.	169 000	1878/79
421	Schlemmer Korbinian aus Freising	Wallner Anton	V. München-Ingolstadt	Pfaffenhofen	423 000	1866/67
		Lang Heinr. und Wallner Anton	XII. München-Simbach	Dorfen	690 000	1868/69
		ohne	X. München-Simbach	Schwaben	370 000	1868/70
		"	XII. XIV. Fichtelgebirgsbahn	Neuhaus	610 000	1873/75
422	Schlennert Leonhard aus Gunzenhausen	Weiß Rudolf	I. II. Ansbach-Würzburg	Ansbach	502 000	1862/63
		derselbe	VIII. München-Ingolstadt	Reichertshofen	182 000	1866/67
		Grimm Friedr.	XXIII. A Nürnberg-Regensburg: Donaubrücke bei Mariaort	Regensburg	855 000	1870/72
		ohne	Kunstb. VIII. u. Isarbrücke VIII. A Landau-Mühldorf	Landau a. J.	290 000	1872/73
423	Schmid Gottlieb aus Aichach	Schmid Joseph	VII. Augsburg-Ingolstadt	Aichach	83 000	1873/74
424	Schmid Jos. aus Pöttmes	Schmid Gottl.	VII. Augsburg-Ingolstadt	Aichach	83 000	1873/74
425	Schmidkunz Gg. Mich. aus Wettelsheim	Adolph Gg. und Held Mathias	XXII. Altmühlbahn	Treuchtlingen	133 000	1867/69
426	Schmidt Gregor aus Forchheim	ohne	V. Nürnberg-Hof	Erlangen	98 000	1842/44
427	Schmidt Johann Leonhard aus Stübach	Distler Joh. Gg. Ficht Tobias u. Motzel Adam	XV. Nürnberg-Würzburg	Neustadt a. A.	296 000	1862/64
428	Schmidt Jos. a. Mühldorf	Franz Xav. und Kirmayr Alois	XIX. XX. München-Simbach	Mühldorf	177 000	1868/70

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
429	Schmitt Johann aus Ludwag	Jander Joh. u. Wittmann Paul	X. untere Donauthalbahn	Neuburg	160 000	1872/73
430	Schmittinger Jos. a. Scheßlitz	Eberlein Bernh.	Kunstb. V. Nürnberg-Hof	Bamberg	90 000	1844/46
431	Schneebichler Matthäus aus Scheuern bei Rosenheim	Kainzberger Joseph und Pohle Christoph Felix	III. Augsburg-Nürnberg	Gunzenhausen	336 000	1846/49
		ohne	VII. VIII. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	117 000	1850/52
		Hölzl Johann	I. Augsburg-Ulm	Dinkelsscherben	225 000	1850/54
		Barthel Gg. u. Förster Andr. Wilhelm	I. II. Augsburg-Ulm	Augsburg	398 000	1852/53
		Hölzl Johann	X. München-Holzkirchen-Rosenheim	Aibling	106 000	1856/57
		derselbe	III. Rosenheim-Kufstein	Fischbach	191 000	1857/58
		ohne	VI. Rosenheim-Kufstein	Fischbach	136 000	1857/58
		Porzelt Johann Baptist	V. VI. Rosenheim-Salzburg	Rosenheim	495 000	1858/60
		Hohmann Jos. derselbe	VII. Nürnberg-Würzburg	Burgfarrnbach	278 000	1862/64
			VIII. Nürnberg-Würzburg	Emskirchen	177 000	1862/64
432	Schneller Gg. aus Augsburg	Maurer Tobias	IV. Augsburg-Nürnberg	Nördlingen	153 000	1846/48
433	Schönbein Wilh. aus Ulm	Bertram Christ. und Lauser Paul	I. II. Augsburg-Ulm	Leipheim	300 000	1852/54
434	Schörner Nik. aus Rehau	Braun Wenzeslaus und Jacob Michael	XII. XIII. Nürnberg-Hof	Hof	274 000	1846/48
435	Schöttle Georg aus Stuttgart	Kraus Wilhelm Hermann Mayer Friedr. u. Ortlieb Ludwig	II. Westbahn	Gemünden	264 000	1852/54
		Ortlieb Ludwig	III. IV. V. Westbahn	Schweinfurt	616 000	1853/54
436	Schorisch Theod. aus Ischl	ohne	XI XII. Rottthalbahn	Pocking	270 000	1878/79

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
437	Schramm Joseph aus Banz	Schramm Val.	IX. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	54 000	1850/52
		Maily Xaver	XIX. XX. XXI. XXII. München-Regensburg	Pfaffenberg	392 000	1857/59
		Moser Friedrich und Schramm Val.	XXVI. Rosenheim-Salzburg	Teisendorf	226 000	1858/60
438	Schramm Ludw. aus München	ohne	I. C München-Memmingen	Bruck	84 000	1872/73
439	Schramm Val. a. Mindelheim	Scheu Andreas	I. II. Augsburg-Lindau	Schwabmünchen	63 000	1846/47
		derselbe	VII. Augsburg-Lindau	Kempten	57 000	1846/48
		Schramm Jos.	IX. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	54 000	1850/52
		Brunnenmeyer Johann	II. Augsburg-Ulm	Jettingen	139 000	1852/54
		Förster Andreas Wilhelm Hohenleitner Anton Och Georg und Porzelt Johann Baptist	I. Werrabahn	Lichtenfels	47 000	1858/59
		Moser Friedrich	XV. Rosenheim-Salzburg	Grabenstädt	279 000	1858/60
		Moser Friedrich und Schramm Jos.	XXVI. Rosenheim-Salzburg	Teisendorf	226 000	1858/60
440	Schrauth Wilh. aus Hochstadt	Brückner Jos. Gick Nikolaus u. Mann Georg	V. VI. Nürnberg-Hof	Lichtenfels	277 000	1844/47
441	Schünemann Christian aus Braunschweig	ohne	XII. Nürnberg-Würzburg	Markt Einersheim	70 000	1862/64
442	Schütz Joseph a. Unterleitenbach	Bayer Johann	I. Augsburg-Ulm	Günzburg	66 000	1852/53
		Bayer Joh. u. Kleiter Eustach.	II. III. Augsburg-Ulm	Günzburg	262 000	1852/53
443	Schulze Ernst aus Freiburg	Walter Herm.	VI. VII. Aschaffenburg-Miltenberg	Miltenberg	230 000	1875/76
444	Schuster Anton aus Greding	Prinstner Joh. Georg	II. Augsburg-Nürnberg	Schwabach	291 000	1845/49
		derselbe	III. Augsburg-Nürnberg	Schwabach	531 000	1845/48

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		Prinstner Joh. Georg	Maurer- u. Steinhauerarbeiten der Schwabachthalbrücke IV. Augsburg-Nürnberg	Schwabach	121 000	1846/48
		"	II. Augsburg-Nürnberg	Gunzenhausen	492 000	1846/49
445	Schwithelm Wilh. aus Ulm	Daitmaier Ludwig und Ried Andreas	I. II. Augsburg-Ulm	Ulm	190 000	1852/54
446	Seeberger Karl Heinr. a. Kulmbach	Priehäuser Pet.	I B Nürnberg-Hof	Münchberg	517 000	1844/46
447	Seidenbusch Jakob a. Plattling	Spitzenberger Michael	XIV. Regensburg-Passau	Plattling	130 000	1858/60
448	Seitz Georg aus Landshut	Rammelmeyr Hippolit	III. Rottthalbahn	Neumarkt a R.	175 000	1878/79
449	Seitz Johann a. Neuenmarkt	Kellner Michael	IV. Nürnberg-Hof	Kulmbach	269 000	1844/46
450	Semmelmann Christoph aus Bamberg	Götz Michael u. Helmschrott Michael	II. Nürnberg-Hof	Bamberg	114 000	1842/44
451	Sening Joh. a. Nördlingen	Graf Joh. Benedikt und Hofer Mathias	I. Augsburg-Nürnberg	Nördlingen	153 000	1846/47
452	Seubert Albert a. Braunsbach	Asprian Joseph	XI. Fichtelgebirgsbahn: 3 Tunnels	Neuhaus	816 000	1873/74
		ohne	XXI. B Fichtelgebirgsbahn	Kirchenlaibach	594 000	1875, 77
453	Silberhorn Joh. a. Nürnberg	Müller Christian	III. Westbahn	Bamberg	60 000	1851/52
		Gsundbrunn Georg und Kellermann Leonhard	XXXI. XXXII. Nürnberg-Amberg-Regensburg	Regenstauf	164 000	1857/59
		Gsundbrunn Georg	XXI. Regensburg-Passau (mit Ausnahme der Kunstbauten)	Passau	133 000	1858/60

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		Gsundbrunn Georg und Vogelreuther Christian	XXIII. C Regensburg-Passau	Passau	38 000	1860
		ohne	V. Schwandorf-Weiden	Wernberg	145 000	1862/63
		„	IV. Nördlingen-Dinkelsbühl	Dinkelsbühl	210 000	1875/76
454	Silbermann Gallus a. Hausen	Silbermann Georg	II. Nürnberg-Hof	Lichtenfels	121 000	1843/46
		Dütsch Andr. u. Kriebel Jos.	Erdarbeiten IV. V. Werrabahn	Lichtenfels	198 000	1858/59
455	Silbermann Georg a. Hausen	Silbermann Gallus	II. Nürnberg-Hof	Lichtenfels	121 000	1843/46
456	Simon Heinrich aus Verviers in Belgien	ohne	I. Augsburg-Lindau	Kempten	113 000	1851/52
		„	IV. Augsburg-Lindau	Kempten	137 000	1851/53
457	Söhnlein Karl aus Erlangen	Eberlein Mich. Fink Heinrich Grimm Friedr. Öchsner Jos. u. Walz Franz	VII VIII. Westbahn	Gemünden	401 000	1852/54
458	Soyer Andreas aus Vorderburg	Baader Pankraz	XVI. Rosenheim-Salzburg	Traunstein	218 000	1858/60
		ohne	XXV. Rosenheim-Salzburg	Teisendorf	218 000	1858/60
		Soyer Konrad u. Stadler Paul	X. XI. Ansbach-Würzburg	Uffenheim	365 000	1862/64
459	Soyer Daniel a. Vorderburg	Buchenberg Konstantin Müller Joh. u. Uhl Frz. Jos. sen.	IV. Augsburg-Lindau	Lindau	263 000	1851/53
		Uhl Frz. Jos. jun. und Uhl Georg	I. München-Holzkirchen-Rosenheim	München	40 000	1853/54
		dieselben	VIII. München-Holzkirchen-Rosenheim	Holzkirchen	274 000	1856/57
460	Soyer Konrad aus Vorderburg	Soyer Andr. u. Stadler Paulus	X. XI. Ansbach-Würzburg	Uffenheim	365 000	1862/64

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		Stadler Paulus	VI. Starnberg-Peißenberg — Penzberg	München	319 000	1863/65
		ohne	II. München-Ingolstadt	Dachau	152 000	1866/67
		„	III. Altmühlbahn	Ingolstadt	139 000	1867 69
		„	IX. Haidhausen-Rosenheim	Rosenheim	461 000	1869/70
		Prinz Bernhard	X. Haidhausen-Rosenheim	Rosenheim	273 000	1869/70
		Prinz Bernh. u. Wieland Friedr.	XI. Haidhausen-Rosenheim	Rosenheim	189 000	1869/70
		ohne	II. Schwaben-Erding	Schwaben	128 000	1871/72
		„	I.II. Senden-Weißenhorn	Memmingen	211 000	1877/78
461	Speidel Christ. aus Balingen	Mögle Fritz	VI. Rottthalbahn	Pfarrkirchen	177 000	1878/79
462	Spieß Christian aus Lechhausen	Obermüller Paul	XII. Kirchenlaibach-Oberkotzau	Kirchenlamitz	227 000	1875/77
463	Spieß Michael aus Sulzbach	Köhler Gottlieb	XII. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	57 000	1846/48
464	Spitzenberger Michael aus Plattling	Seidenbusch J.	XIV. Regensburg-Passau	Plattling	130 000	1858/60
465	Stadler Joh. aus Starnberg	Vetter Leopold	II. III. Augsburg-Ingolstadt	Augsburg	605 000	1872/73
		Stadler Mart.	X. XI. Landau-Mühldorf	Landau a. J.	1 400 000	1873/75
466	Stadler Ludwig aus Griesbach	Rattenhuber Joseph	I. II. Plattling-Eisenstein	Plattling	103 000	1875
		ohne	II. Weilheim-Murnau	Weilheim	120 000	1877/78
		Wirth Michael	VII. Landshut-Landau	Landau	129 000	1878/79
467	Stadler Mart. aus Rosenheim	ohne	XXVIII. XXIX. München-Simbach	Simbach	297 000	1868/70
		Vetter Leopold	XXI. München-Memmingen	Buchloe	686 000	1871/73
		Stadler Joh.	X. XI. Landau-Mühldorf	Landau a. J.	1 400 000	1873-75
468	Stadler Paul a. Rottthalmünster	Soyer Andr. u. Soyer Konrad	X. XI. Ansbach-Würzburg	Uffenheim	365 000	1862/64
		Soyer Konrad	VI. Starnberg-Peißenberg—Penzberg	München	319 000	1863/65
		ohne	XXIV. München-Memmingen	Mindelheim	256 000	1872/73

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Bau-jahre
469	Stadler Xav. a. Langenerringen	ohne	V. A Augsburg-Lindau	Kempten	32 000	1850/52
		„	VIII. A Augsburg-Lindau	Lindau	127 000	1851/54
		Österrieder Jos. und Rammelmeyr Bartholomäus	XI. München-Holzkirchen-Rosenheim	Aibling	80 000	1856/58
470	Stähly Christ. aus München	Österrieder Jos.	IV. Starnberg-Peißenberg—Penzberg	München	196 000	1863/64
471	Stapf Mich. aus Neustadt a. S.	Brehm Johann	VII. Westbahn	Haßfurt	152 000	1851/52
472	Stattman Karl aus Stuttgart	Mayer Friedrich	VIII. IX. Sinnthalbahn	Gemünden	549 000	1871/72
		Ulrich Wilhelm	IX. X. Schweinfurt-Meiningen	Neustadt	446 000	1873/74
473	Stauber Mich. aus Bogen	ohne	XI. A Regensburg-Passau	Straubing	45 000	1858/60
474	Staudt Joh. Gg. a. Muggenhof	Förster Joh. Gg. und Kieskalt Konr.	I. B Nürnberg-Hof	Nürnberg	144 000	1843/45
		Förster Joh. Gg.	I. A und B Augsburg-Nürnberg	Nürnberg	262 000	1843/47
475	Stedele Gg. aus Weinhausen bei Kaufbeuren	ohne	II. Augsburg-Ulm	Dinkelscherben	194 000	1852/54
476	Stein Andr. aus Königshofen	Stein Franz derselbe	III. Steinach-Rothenburg	Rothenburg	116 000	1872/73
			XIX. Nürnberg-Krailsheim	Dombühl	149 000	1873/74
477	Stein Frz. aus Königshofen	Stein Andreas derselbe	III. Steinach-Rothenburg	Rothenburg	116 000	1872/73
			XIX. Nürnberg-Krailsheim	Dombühl	149 000	1873/74
		Kurz Friedrich	III. Aschaffenburg-Miltenberg	Aschaffenburg	138 000	1875/76
478	Steinbauer Balthasar aus Hof	Hitter Johann Honikel Joseph Ignaz und Stumpf Joh.	IX. Westbahn	Würzburg	302 000	1852/54
		Honikel Jos. Ign. Joa Georg und Stumpf Joh.	X. Westbahn	Würzburg	50 000	1853/54

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
479	Steingruber Heinrich aus Wassertrüdingen	Grimm Friedr.	VI. Westbahn	Gemünden	176 000	1852/54
480	Steinhauser Frz. Anton aus Passau	Kopp Joh. und Thalhofer Rud.	V. Nürnberg-Würzburg	Burgfarrnbach	212 000	1862/63
481	Stierstorfer Jos. a. Pfaffenberg	Bulheller Joh.	Erdarbeiten III. Neufahrn-Obertraubling	Eggmühl	466 000	1871/73
		derselbe	XI. untere Donauthalbahn	Ingolstadt	196 000	1873/74
		"	XV. XVI. Augsburg-Ingolstadt	Ingolstadt	187 000	1873/74
		"	XII. Landau-Mühldorf	Mühldorf	315 000	1873/75
		"	XX. Fichtelgebirgsbahn	Kirchenlaibach	791 000	1875/77
482	Stöpel Friedrich a. Landau i. Pf.	Lorch Friedrich	VII. Augsburg-Nürnberg	Schwabach	119 000	1844/47
		Brunk Friedrich König Jakob Ritter Daniel u. Ritter Karl	V. Westbahn	Würzburg	371 000	1852/53
483	Stoller Heinrich aus Kempten	ohne	Teil des V. B Augsburg-Lindau	Kempten	66 000	1848/50
		Kainzberger Joseph	VIII. Augsburg-Lindau	Kempten	223 000	1850/53
484	Straßer Joh. a. Mühlbach	Franz Karl Veit Pfaff Michael Pfaff Nik. und Straßer Kaspar	IV. Westbahn	Gemünden	219 000	1852/54
48	Straßer Kaspar aus Mühlbach	Franz Karl Veit Pfaff Michael Pfaff Nik. und Straßer Joh.	IV. Westbahn	Gemünden	219 000	1852/54
486	Straub Frz. aus Hofen	ohne	VII. Augsburg-Lindau: Brücke über die Arge	Röthenbach	32 000	1852/54
487	Strunz Christ. aus Hof	Badewitz Ed. Laubmann Gg. Prehlmann Nikolaus und Ritter Andreas	X. Nürnberg-Hof	Hof	352 000	1844/47

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
488	Stumpf Barth. aus Rubendorf	Baader Pankr. Leſtner Joh. u. Monatsberger Peter	VI. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	62 000	1850/52
		Monatsberger Peter	V. A Augsburg-Lindau	Röthenbach	193 000	1851/53
		Eichler Bened. u. Monatsberger Peter	Mauerwerk über Sockel der Brücke des Ellhofer Tobel V. C Augsburg-Lindau	Röthenbach	138 000	1852/54
		Rümelein Alfr.	XXVI. XXVII. und XXVIII. Nürnberg-Würzburg	Kitzingen	671 000	1862/64
		ohne	III. Treuchtlingen-Pleinfeld	Weißenburg	313 000	1867/69
		"	V. Sinnthalbahn	Gemünden	182 000	1869/72
		Ammon Joh.	III. IV. Nürnberg-Krailsheim	Nürnberg	400 000	1873/75
		ohne	XIX. Fichtelgebirgsbahn	Pegnitz	412 000	1875/77
489	Stumpf Johann aus Erbachshof	Hitter Johann Honikel Joſeph Ignaz und Steinbauer Bartholomäus	IX. Westbahn	Würzburg	302 000	1852/54
		Honikel Joſ. Ign. Joa Georg und Steinbauer Bartholomäus	X. Westbahn	Würzburg	50 000	1853/54
490	Thalhofer Rud. a. Amendingen	ohne	V. VI. Regensburg-Paſſau (mit Ausnahme der Kunſtbauten)	Geiſelhöring	217 000	1857/59
		Pletz Joſeph derſelbe	VII. Schwandorf-Furth	Roding	80 000	1859/60
		"	X. Schwandorf-Furth	Roding	93 000	1859/60
		Kopp Joh. und Steinhauſer Franz Anton	XII. Schwandorf-Furth	Cham	107 000	1859/61
			V. Nürnberg-Würzburg	Burgfarrnbach	212 000	1862/63
491	Thieroff Gottl. aus Naila	Biſchoff Karl u. Hagen David	I. II. Nürnberg-Hof	Hof	151 000	1844/48
492	Thoma Joh. Jak. aus Münchberg	ohne	VI. Nürnberg-Hof	Münchberg	191 000	1845/47

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
493	Thurmayr Paul aus Osterhofen	ohne	XV. Regensburg-Passau	Vilshofen	77 000	1858/60
494	Trommer Jul. aus Neukirchen	Müller Franz	VII. Fichtelgebirgsbahn	Redwitz	692 000	1875/77
495	Tumler Jak. aus Winterhausen	Winkler Thom.	I. II. Kunstbauten obere Donauthalbahn	Donauwörth	60 000	1875/76
		Bieberstein Ernst und Winkler Thom.	VI. Schweinfurt-Gemünden	Schweinfurt	224 000	1877/78
		Bieberstein Ernst und Preller Ernst	I. II. Lohr-Wertheim	Lohr	388 000	1879/80
		Bieberstein Ernst	VI. VII. VIII. Landshut-Neumarkt	Neumarkt	286 000	1881/82
496	Uhl Anton aus Kempten	Uhl Georg und Uhl Martin	III. X. XI. Starnberg-Peißenberg—Penzberg	München	442 000	1863/65
		dieselben	IX. X. München-Ingolstadt	Reichertshofen	667 000	1866/67
		"	XIX. Altmühlbahn	Treuchtlingen	205 000	1867/69
		"	V. VI. Haidhausen-Rosenheim	Grafing	410 000	1869/70
		"	V. VIII. IX. München-Memmingen	Bruck	504 000	1871/73
		"	XXII. München-Memmingen	Mindelheim	348 000	1871/73
		"	IV. Rosenheim-Mühldorf	Wasserburg	620 000	1873/75
497	Uhl Frz Jos. jun. aus St. Gallen	Soyer Daniel u. Uhl Georg	I. München-Holzkirchen-Rosenheim	München	40 000	1853/54
		dieselben	VIII. München-Holzkirchen-Rosenheim	Holzkirchen	274 000	1856/57
		Uhl Georg	V. VI. A. VII. VIII. München-Landshut	Freising	240 000	1857/59
		derselbe	IX. München-Landshut	Moosburg	79 000	1857/59
		ohne	III. IV. Regensburg-Passau (mit Ausnahme d. Kunstbauten des IV.)	Geiselhöring	150 000	1857/60
		Uhl Georg	XVII. Rosenheim-Salzburg	Traunstein	316 000	1858/60
		derselbe	II. Holzkirchen Miesbach		765 000	1859/60
		Halblützel Kasp. und Uhl Georg	Kempten-Ulm		2 890 000	1860/62

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
498	Uhl Frz. Jos. sen. aus Sonthofen	Buchenberg Konstantin	VII. Augsburg-Lindau	Immenstadt	119 000	1850/53
		Buchenberg Konstantin und Keller Anton	I. Augsburg-Lindau	Immenstadt	94 000	1851/53
		Buchenberg Konstantin Müller Joh. u. Soyer Daniel	IV. Augsburg-Lindau	Lindau	263 000	1851/53
499	Uhl Georg aus Sonthofen	Soyer Dan. und Uhl Frz. Jos. jun.	I. München-Holzkirchen-Rosenheim	München	40 000	1853/54
		dieselben	VIII. München-Holzkirchen-Rosenheim	Holzkirchen	274 000	1856/57
		Uhl Frz. Jos. jun.	V. VI. A VII. VIII. München-Landshut	Freising	240 000	1857/59
		derselbe	IX. München-Landshut	Moosburg	79 000	1857/59
		"	XVII. Rosenheim-Salzburg	Traunstein	316 000	1858/60
		"	II. Holzkirchen-Miesbach		765 000	1859/60
		Halblützel Kasp. und Uhl Frz. Jos. jun.	Kempten-Ulm		2 890 000	1860/62
		Uhl Anton und Uhl Martin	III. X. XI. Starnberg-Peißenberg—Penzberg	München	442 000	1863/65
		dieselben	IX. X. München-Ingolstadt	Reichertshofen	667 000	1866/67
		"	XIX. Altmühlbahn	Treuchtlingen	205 000	1867/69
		"	V. VI. Haidhausen-Rosenheim	Grafing	410 000	1869/70
		ohne	II. München-Memmingen	Bruck	41 000	1870/71
		Uhl Anton und Uhl Martin	V. VIII. IX. München-Memmingen	Bruck	504 000	1871/73
		ohne	X. München-Memmingen	Landsberg	120 000	1871/72
		Uhl Anton und Uhl Martin	XXII. München-Memmingen	Mindelheim	348 000	1871/73
		dieselben	IV. Rosenheim-Mühldorf	Wasserburg	620 000	1873/75
500	Uhl Martin aus Sonthofen	Uhl Anton und Uhl Georg	III. X. XI. Starnberg-Peißenberg—Penzberg	München	442 000	1863/65
		dieselben	IX. X. München-Ingolstadt	Reichertshofen	667 000	1866/67
		ohne	X. Altmühlbahn	Dollnstein	109 000	1867/69
		Uhl Anton und Uhl Georg	XIX. Altmühlbahn	Treuchtlingen	205 000	1867/69

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
		Uhl Anton und Uhl Georg	V. VI. Haidhausen-Rosenheim	Grafing	410 000	1869/70
		"	V. VIII. IX. München-Memmingen	Bruck	504 000	1871/73
		"	XXII. München-Memmingen	Mindelheim	348 000	1871/73
		"	IV. Rosenheim-Mühldorf	Wasserburg	620 000	1873/75
		ohne	II. Prien-Aschau	Rosenheim	84 000	1877/78
501	Ulrich Friedrich aus Nürnberg	Ulrich Nikolaus derselbe	III. Rosenheim-Mühldorf	Rosenheim	486 000	1873/75
			XVI. Fichtelgebirgsbahn	Pegnitz	323 000	1875/76
		Gundel Steph. u. Ulrich Nikolaus	II. Kirchenlaibach-Oberkotzau	Kemnath	517 000	1876/77
		Gundel Steph.	III. Weilheim-Murnau	Weilheim	109 000	1877/78
502	Ulrich Nikolaus aus Nürnberg	Baader Pankr. und Müller Christ.	III. Nürnberg-Würzburg: Rednitzbrücke	Nürnberg	350 000	1862/64
		Müller Christ.	VI. München-Ingolstadt	Pfaffenhofen	398 000	1866/67
		Baader Pankr. und Gundel Michael	IV. Altmühlbahn	Ingolstadt	197 000	1867/69
		ohne	XXV. München-Simbach	Neuötting	122 000	1868/70
		"	II. Nürnberg-Neumarkt-Regensburg	Nürnberg	46 000	1870/72
		"	IV. untere Donauthalbahn	Donauwörth	138 000	1872/73
		"	V. untere Donauthalbahn	Neuburg	289 000	1872/73
		Ulrich Friedrich derselbe	III. Rosenheim-Mühldorf	Rosenheim	486 000	1873/75
			XVI. Fichtelgebirgsbahn	Pegnitz	323 000	1875/76
		Gundel Steph. u. Ulrich Friedrich	II. Kirchenlaibach-Oberkotzau	Kemnath	517 000	1876/77
503	Ulrich Wilh. aus Kannstatt	Stattmann Karl	IX. X. Schweinfurt-Meiningen	Neustadt	446 000	1873/74
504	Benzl Georg aus München	Eisenschink Gg.	VII. Nürnberg-Krailsheim	Heilsbronn	83 000	1873/74
505	Better Leopold a. Oberammingen	Stadler Martin	XXI. München-Memmingen	Buchloe	686 000	1871/73
		Stadler Joh.	II. III. Augsburg-Ingolstadt	Augsburg	605 000	1872/73

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Bau-jahre
506	Vogelreuther Christian aus Steinbühl	Bandel Karl Gutmann Wilh. und Pflaumer Chr.	IV. Augsburg-Nürnberg	Roth	160 000	1846/50
		Pflaumer Chr. ohne	VII. Augsburg-Nürnberg	Gunzenhausen	127 000	1848/49
		"	X. München-Regensburg	Moosburg	61 000	1857/59
		"	XVIII. XIX. Nürnberg-berg-Amberg-Regens-burg	Amberg	263 000	1857/59
		"	XXII. Regensburg-Passau	Passau	84 000	1858/60
		Gsundbrunn Georg und Silberhorn Joh. ohne	XXIII. C Regensburg-Passau	Passau	38 000	1860
		"	VI. Ansbach-Würzburg	Burgbernheim	171 000	1862/64
		"	III. Miesbach-Schliersee	Miesbach	101 000	1868/69
507	Volk Gottfr. aus München	Popp Georg	Kunstb. III. Neufahrn-Obertraubling	Eggmühl	108 000	1871/73
508	Wachenbrönner Anton aus Schweinfurt	Brommer Gust.	IV. Sinnthalbahn	Gemünden	344 000	1869/72
		Bichler Konstant.	III. Schweinfurt-Kissingen	Schweinfurt	218 000	1869/71
		Brommer Gust. und Wachenbrönner Friedmann dieselben	IV. Schweinfurt-Mei-ningen	Münnerstadt	393 000	1872/73
509	Wachenbrönner Friedmann aus Gollmuthhausen	Bichler Konstant.	III. Schweinfurt-Kissingen	Schweinfurt	218 000	1869/71
		Brommer Gust. und Wachenbrönner Anton dieselben	IV. Schweinfurt-Mei-ningen	Münnerstadt	393 000	1872/73
510	Wack Joseph aus Lohr	Günter Michael	III. Westbahn	Lohr	255 000	1852/54
511	Wagner Simon aus Regensburg	Kempff Elias	II. Regensburg-Passau	Regensburg	124 000	1857/59
512	Waizmann Chr. aus Fürth	Evora Wilhelm Meyer Jak. und Zink Jakob	Georgensgmünd-Spalt	Nürnberg	118 000	1871/72

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
513	Wallner Anton aus Vötting	Schlemmer Corbinian	V. München-Ingolstadt	Pfaffenhofen	423 000	1866/67
		Lang Heinr. und Schlemmer Corbinian	XII. München-Simbach	Dorfen	690 000	1868/69
		Lang Heinrich	I. Schwaben-Erding	Schwaben	187 000	1871/72
514	Walter Hermann aus Freiburg	Schulze Ernst	VI. VII. Aschaffenburg-Miltenberg	Miltenberg	230 000	1875/76
515	Walter Karl Friedrich aus Ingolstadt	ohne	Maurer- u. Steinhauer-arbeiten der Brücke über die Donau II. A Augsburg-Nürnberg	Donauwörth	45 000	1843/47
516	Weid Joh. Mich. aus Nürnberg	Eisen Friedrich	IV. Schwandorf-Weiden	Nabburg	139 000	1862/63
517	Weiß Andr. aus Weiden	Weiß Georg und Weiß Peter	X. Weiden-Neukirchen	Mantel	119 000	1873/75
		Weiß Peter	XI. XIII. Weiden-Neukirchen	Mantel	223 000	1873/75
		derselbe	XXI. A Fichtelgebirgsbahn	Kirchenlaibach	396 000	1875/77
518	Weiß Christian aus Kulmbach	Gaßner Konrad	III. Fichtelgebirgsbahn	Nürnberg	56 000	1872/73
		derselbe	XV. untere Donauthalbahn	Ingolstadt	67 000	1872/74
		"	Peißenberger Kohlenwerkbahn	München	140 000	1873/74
519	Weiß Georg aus Vohenstrauß	Weiß Andr. und Weiß Peter	X. Weiden-Neukirchen	Mantel	119 000	1873/75
		Weiß Peter	XII. Weiden-Neukirchen-	Mantel	149 000	1873/75
520	Weiß Karl Friedr. aus Stuttgart	Held Christian	Maurer- u. Steinhauer-arbeit. der Wertachbrücke Augsburg-Lindau	Augsburg	70 000	1843/46
		ohne	II. Augsburg-Nürnberg	Nördlingen	77 000	1846/48
		Heimsch Karl	III. Westbahn: Schwarzkopftunnel	Hain	1 501 000	1851/54
		Held Adolf und Mayer Gottlieb				
		dieselben	V. Westbahn	Hain	648 000	1851/54
521	Weiß Nikolaus aus Gostenhof	Denkler Heinr.	III. Nürnberg-Hof	Bamberg	73 000	1843/45

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
522	Weiß Peter aus Weiden	Horn Johann	Kunstb. IV. Neufahrn-Obertraubling	Eggmühl	128 000	1871/73
		Weiß Andr. und Weiß Georg	X. Weiden-Neukirchen	Mantel	119 000	1873/75
		Weiß Andreas	XI. XIII. Weiden-Neukirchen	Mantel	223 000	1873/75
		Weiß Georg	XII. Weiden-Neukirchen	Mantel	149 000	1873/75
		Weiß Andreas	XXI. A Fichtelgebirgsbahn	Kirchenlaibach	396 000	1875/77
523	Weiß Peter aus Weißenstadt	Gröner Xav. u. Köhler Gottlieb	XIII. Augsburg-Lindau	Kaufbeuren	84 000	1846/47
524	Weiß Rudolf a. Ansbach	Schlennert Leonhard	I. II. Ansbach-Würzburg	Ansbach	502 000	1862/63
		derselbe	VIII. München-Ingolstadt	Reichertshofen	182 000	1866/67
525	Weingärtner Georg aus Mallersdorf	ohne	VIII. B Regensburg-Passau	Straubing	95 000	1858/59
526	Welz Tob. aus Lauda	Maurer Kaspar jun. und Maurer Wilh.	III. Lohr-Wertheim	Lohr	282 000	1880/81
		dieselben	V. Wiesau-Redwitz	Redwitz	402 000	1880/81
527	Wenning Chr. a. Neuendettelsau	Wenning Leonh.	XII Nürnberg-Krailsheim	Ansbach	362 000	1873/74
		derselbe	I. Süd-Nordbahnverlegung bei Fürth	Nürnberg II	257 000	1875/76
528	Wenning Leonh. a. Petersaurach	Geyer Gg. und Geyer Johann	XVII. XVIII. München-Simbach	Mühldorf	299 000	1868/69
		dieselben	IV. Nürnberg-Regensburg	Nürnberg	550 000	1870/72
		"	XIX. XX. untere Donauthalbahn	Abensberg	432 000	1872/74
		Wenning Chr.	XII. Nürnberg-Krailsheim	Ansbach	362 000	1873/74
		derselbe	I. Süd-Nordbahnverlegung bei Fürth	Nürnberg II	257 000	1875/76
		ohne	IV. Weilheim-Murnau	Weilheim	41 000	1877/78
529	Wetzstein Math. a. Grosselfingen	"	III. Augsburg-Nürnberg	Nördlingen	55 000	1846/48

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
530	Widmann Wilh. aus Stuttgart	Bopp Christ. und Moser Christian	VII. Westbahn	Würzburg	91 000	1852/54
531	Wiedemann Dominikus aus Günzburg	Henne Franz Wilhelm und Wiedemann Jos.	III. IV. Augsburg-Ulm	Jettingen	270 000	1852/54
532	Wiedemann Jos. aus Günzburg	Henne Franz Wilhelm und Wiedemann Dominikus	III. IV. Augsburg-Ulm	Jettingen	270 000	1852/54
533	Wiedemeyer Gg. aus Memmingen	Bopp Christoph	Fundament und Sockelmauerwerk der Brücke über den Ellhofer Tobel	Röthenbach	94 000	1850/52
		Gaupp Karl Moser Friedr. u. Reich Michael	V. C Augsburg-Lindau			
		dieselben	VIII. Augsburg-Lindau	Immenstadt	116 000	1851/52
534	Wieland Friedr. aus München	ohne	Erdarbeiten II. Rosenheim-Salzburg	Rosenheim	31 000	1858/60
		Brandl Franz	XVI. Nürnberg-Würzburg	Neustadt a. A.	416 000	1862/64
		ohne	IX. Altmühlbahn	Dollnstein	133 000	1867/69
		Prinz Bernh. u. Soyer Konrad	XI. Haidhausen-Rosenheim	Rosenheim	189 000	1869/70
		ohne	II. Rosenheim-Mühldorf	Rosenheim	170 000	1873/74
		Jaser Crispin	XXII. Fichtelgebirgsbahn	Kirchenlaibach	283 000	1875/77
535	Wildfeuer Sim. aus Erding	ohne	Ein Teil V. Nürnberg-Krailsheim	Heilsbronn	36 000	1873/74
		Büschl August	V. Nördlingen-Dinkelsbühl	Dinkelsbühl	108 000	1875/76
536	Wildt Hans aus Nürnberg	Köhl Wilhelm	VIII. Rottthalbahn	Pfarrkirchen	231 000	1878/79
537	Wimmer Alois aus Verona	ohne	III. V. Plattling-Eisenstein	Deggendorf	937 000	1875/76
		"	III. Redwitz-Eger	Arzberg	620 000	1878/80
538	Winkler Thom. a. Winterhausen	Tumler Jakob	Kunstbauten I. II. obere Donauthalbahn	Donauwörth	60 000	1875/76
		Bieberstein Ernst und Tumler Jakob	VI. Schweinfurt-Gemünden	Schweinfurt	224 000	1877/78

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Baujahre
539	Winnerling Joh. aus Hof	ohne	VIII. Nürnberg-Hof	Hof	136 000	1845/47
540	Winter Christ. aus Harburg	Metzger Kaspar Winter Gg. und Winter Jakob	Ein Teil der Erdarbeit. d. V. Augsburg-Nürnberg	Donauwörth	99 000	1846/49
541	Winter Gg. aus Katzenstein	Metzger Kaspar Winter Chr. u. Winter Jakob	Ein Teil der Erdarbeit. d. V. Augsburg-Nürnberg	Donauwörth	99 000	1846/49
542	Winter Jak. aus Harburg	Metzger Kaspar Winter Chr. u. Winter Georg	Ein Teil der Erdarbeit. d. V. Augsburg-Nürnberg	Donauwörth	99 000	1846/49
543	Wirth Michael aus Oberhausen	Stadler Ludwig	VII. Landshut-Landau	Landau a. J.	129 000	1878/79
544	Wittmann Paul aus Floß	Jander Joh. u. Schmitt Joh.	X. untere Donauthalbahn	Neuburg	160 000	1872/73
		Horn Joh. und Jacob Erhard	II. Weiden-Neukirchen	Vilseck	740 000	1873/75
		dieselben	X. Kirchenlaibach-Oberkotzau	Wunsiedel	386 000	1875/77
545	v. Wobeser Osk. aus Magdeburg	Klötzke Ernst	I. II. III. Schweinfurt-Meiningen	Münnerstadt	2 257 000	1872/73
546	Wolz Franz aus Ochsenfurt	Eberlein Mich. Fink Heinrich Grimm Friedr. Öchsner Jos. u. Söhnlein Karl	VII. VIII. Westbahn	Gemünden	401 000	1852/54
547	Wüchner Ferd. aus Hallstadt	Porzelt Johann Baptist	V. Westbahn	Bamberg	127 000	1851/52
		Orthofer Seb. u. Porzelt Johann Baptist	I. Westbahn	Haßfurt	75 000	1851/52
548	Wurstner Kasp. aus Roßacker	Mack Xaver	Teil der Erdarbeit. d. V. Augsburg-Nürnberg	Donauwörth	104 000	1846/48
549	Wurzer Wolfg. aus Regensburg	ohne	IV. Weiden-Neukirchen	Vilseck	453 000	1873/75
		„	I. Neustadt-Windsheim	Windsheim	179 000	1875/76

Lauf. Ziffer	Accordant	Konsorten	Gebaute Lose	Sektionsbezirk	Accord-Summe in Mark	Bau-jahre
550	Zadra Ant. aus Correndo	Munker Isidor	Ein Teil VI. und IX. Rosenheim-Mühldorf	Wasserburg	136 000	1873/75
		Alfaré Giacomo u. Munker Isidor	II. Nördlingen-Dinkelsbühl	Nördlingen	120 000	1875/76
551	Zanotta Karl aus Mailand	Zanotta Theod.	Kunstbauten XXI. untere Donauthalbahn	Abensberg	120 000	1872/73
552	Zanotta Theodor aus Mailand	Zanotta Karl	Kunstbauten XXI. untere Donauthalbahn	Abensberg	120 000	1872/73
553	Zapf Adam aus Rehau	Braun Wenz. u. Jacob Michael	VI. Nürnberg-Hof	Hof	83 000	1844/47
454	Zapf Joseph aus Rehau	Jacob Georg u. Jacob Joh. Nik.	II. u. III. Schnabelwaid-Bayreuth	Bayreuth	531 000	1876/77
555	Zeidler Johann aus Kulmbach	Gaßner Joh. u. Grampp Thom.	III. IV. Nürnberg-Hof	Lichtenfels	495 000	1844/46
		dieselben	VII. Nürnberg-Hof	Kulmbach	164 000	1845/46
556	Zeuß Georg aus Kronach	Porzelt Johann Baptist	I. Nürnberg-Hof	Kulmbach	190 000	1844/47
557	Zimmermann Gg. aus Lauf	ohne	Kunstbauten XI. Fichtelgebirgsbahn	Neuhaus	128 000	1873/74
		„	Kunstbauten XIII. Fichtelgebirgsbahn	Neuhaus	157 000	1874/75
		„	Kunstbauten XIV. XV. Fichtelgebirgsbahn	Neuhaus	114 000	1875
558	Zimmermann Joh. a. Nürnberg	„	IV. Augsburg-Nürnberg	Gunzenhausen	371 000	1846/49
		„	VI. Augsburg-Nürnberg	Gunzenhausen	110 000	1848/49
559	Zimmermann Kaspar aus Hochdorf	„	VIII. Nürnberg-Hof	Münchberg	95 000	1844/47
		„	VII. B Nürnberg-Hof	Münchberg	72 000	1845/47
560	Zink Jakob aus Nürnberg	Evora Wilhelm Meyer Jak. u. Waizmann Chr.	Georgensgmünd-Spalt	Nürnberg	118 000	1871/72
561	Zink Peter aus Kronach	Jaser Crispin	IV. Nürnberg-Würzburg	Burgfarrnbach	205 000	1862/64
562	Zöttl Ant. aus Straubing	Rub Erhard und Mederer Joseph	IX. Regensburg-Passau	Straubing	143 000	1858/60
		ohne	X. Regensburg-Passau	Straubing	97 000	1858/60

Beilagen.

Dotationsgesetze ꝛc. Expropriationsgesetz. Chronologische Übersicht. Jährliche Bauausgaben. Baukosten der einzelnen Linien. Verzeichnis der Stationen.

A. Staats- und Vizinalbahn-Dotationsgesetze

mit Verordnung vom 20. Juni 1855, Ostbahn-Zinsgarantiegesetze mit Konzessionsurkunden und Königliches Privilegium für die Nürnberg-Fürther-Ludwigs-Eisenbahngesellschaft in chronologischer Ordnung.

---

1. Königliches Privilegium vom 19. Februar 1834 für die Aktiengesellschaft zur Errichtung einer Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth.

Ludwig,
von Gottes Gnaden König von Bayern ꝛc. ꝛc.

Nachdem die zur Errichtung einer Eisenbahn zwischen Fürth und Nürnberg zusammengetretene Aktiengesellschaft um Verleihung eines ausschließenden Privilegiums hierfür, die unterthänigste Bitte gestellt hat, so wollen Wir, nach genommener Einsicht und Genehmigung der von dieser Gesellschaft entworfenen Statuten, in allergnädigster Anerkenntnis des fraglichen Unternehmens, als einer gemeinnützigen, für die Verkehrserleichterung zwischen zweien der gewerbreichsten Städte Unseres Königreichs zum öffentlichen Gebrauch dienenden Anstalt, das erbetene ausschließende Privilegium zur Errichtung einer Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth für die nächstfolgenden dreißig Jahre, jedoch unter nachstehenden Bedingungen, bewilligen und hiermit verliehen haben, daß

Erstens die bezeichnete Eisenbahn binnen der nächstfolgenden fünf Jahre, vom Tage gegenwärtiger Verleihung an gerechnet, wirklich eröffnet werde.

Zweitens, daß die Gesellschaft sich verbindlich erkläre, für den Fall des Anschlusses anderer von Uns etwa errichtet werdender, sowie von Uns genehmigter Eisenbahnen, welche in irgend einer Richtung durch einen Teil des Landes geführt werden, an diese privilegierte Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth, derselben die, durch eben bemerkte größere Verbindung etwa erforderlich werdende Erweiterung oder sonstige Einrichtung, welche der Anschluß erfordert, zu geben.

Drittens endlich, daß das erteilte Privilegium durch fünfjährigen Nichtgebrauch erlösche.

So gegeben in Unserer Haupt- und Residenzstadt München den neunzehnten Februar Eintausend achthundert vierunddreißig.

Ludwig.

(L. S.)

Fürst v. Öttingen-Wallerstein.
Auf Königl. Allerhöchsten Befehl:
der Generalsekretär:
Fr. v. Kobell.

Privilegium für die Aktiengesellschaft zur Errichtung einer Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth.

2. Gesetz vom 25. August 1843, den Bau einer Eisenbahn aus Staatsmitteln von der Reichsgrenze bei Hof nach Lindau betr.

Ludwig,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben 2c. 2c.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrats, mit Beirat und Zustimmung Unserer Lieben und Getreuen, der Stände des Reichs, beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel I.

Es wird eine Eisenbahn auf Staatskosten von der Reichsgrenze bei Hof nach Lindau in der Richtung über Bamberg, Nürnberg und Augsburg erbaut.

Die Bestimmung der Bahnlinie außer diesen Hauptrichtungslinien bleibt der Regierung vorbehalten.

Artikel II.

Der Anschlag der Kosten hierfür, im Gesamtbetrage von einundfünfzig Millionen und fünfmalhunderttausend Gulden, darf ohne vorgängige ständische Zustimmung nicht überschritten werden.

Artikel III.

Die bis zum Schlusse des Etatsjahres 1845/46 dazu erforderlichen Mittel werden entnommen:

a) aus den Erübrigungen der III. und IV. Finanzperiode im Gesamtbetrage von 6 419 826 fl.;

b) aus dem jährlichen Betrage der in das Budget der V. Finanzperiode für den Eisenbahnbau eingesetzten Summe von 1 200 000 fl.;

c) aus dem Anlehen bis zum Maximalbetrage von fünfzehn Millionen Gulden, welches die Staatsschuldentilgungskommission in den nächstkommenden drei Jahren 1843/44, 184/45 und 1845/46 nach Maßgabe des Bedarfs und nach Befund der Umstände aufzunehmen ermächtiget wird.

Artikel IV.

Das aufzunehmende Anlehen wird im allgemeinen auf den Staatsschuldentilgungsfond, insbesondere aber schon jetzt auf die dem Eisenbahnbaue von der Nordgrenze bei Hof nach Lindau durch das Budget der V. Finanzperiode zugewiesene Dotation aus den laufenden Staatsgefällen, dann auf die Reineinnahme aus den einzelnen, nach und nach zur Vollendung und Eröffnung gelangenden Abteilungen der Eisenbahn versichert.

Artikel V.

Sobald zur Aufnahme eines Anlehens kraft der durch das gegenwärtige Gesetz erteilten Ermächtigung geschritten wird, soll bei der kgl. Staatsschuldentilgungsanstalt eine eigene Kasse gebildet werden, welche alle auf die Verzinsung und Rückzahlung sämtlicher Eisenbahnanlehen bezüglichen Geschäfte zu besorgen hat.

Artikel VI.

Der eben erwähnten Kasse (Art. V) wird für die im Laufe der nächsten drei Jahre 1843/44, 1844/45 und 1845/46 aufzunehmenden Anlehen, vorerst nur der zur Verzinsung nötige Geldbedarf aus den im Art. III lit. b) bezeichneten besonderen Mitteln zugewiesen; der Überrest aber zu dem Baue selbst verwendet.

Artikel VII.

Die Regierung wird diejenigen Straßen, welche die Verbindung entlegener Bezirke, teils unter sich, teils mit den Eisenbahnen zu befördern geeignet sind, nach Befund auf Staatskosten übernehmen oder erbauen.

Artikel VIII.

Vor Ablauf des Jahres 1845/46 soll, auf den Grund der bis dahin gesammelten Erfahrungen, sowohl über den Gesamtbetrag der für die Vollendung des Eisenbahnbaues von der Nordgrenze bei Hof nach Lindau erforderlichen Kapitalsaufnahme, als auch über die Bildung eines besonderen Amortisationsfonds auf verfassungsmäßigem Wege weitere Vorsorge getroffen werden.

Unser Ministerium des Innern und Unser Finanzministerium ist mit dem Vollzuge des gegenwärtigen Gesetzes beauftragt.

Gegeben Aschaffenburg den 25. August 1843.

Ludwig.

Frhr. v. Gise. Frhr. v. Schrenk. v. Abel. Frhr. v. Gumppenberg. Graf v. Seinsheim.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der expedierende geheime Sekretär:
P. Hexamer.

3. Gesetz vom 23. Mai 1846, die Deckung des Bedarfs für den Fortbau der Ludwigs-Süd-Nordbahn während der zweiten Hälfte der V. Finanzperiode betr.

Ludwig,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben 2c. 2c.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrats, mit Beirat und Zustimmung Unserer Lieben und Getreuen, der Stände des Reichs, beschlossen und verordnen:

Artikel I.

Die königliche Schuldentilgungskommission wird ermächtigt, zur Fortsetzung des Baues der Ludwigs-Süd-Nordbahn bis zum Schlusse der V. Finanzperiode und resp. des letzten Jahres derselben 1848/49 ein weiteres zu 3½ % verzinsliches Anlehen bis zu dem Maximalbetrage von 10 000 000 fl. (zehn Millionen Gulden) außer den in dem Gesetze vom 25. August 1843 bereits bewilligten 15 000 000 fl. in den nächstkommenden drei Jahren 1846/47, 1847/48 und 1848/49 nach Maßgabe des Bedarfes und nach Befund der Umstände aufzunehmen.

Artikel II.

Das aufzunehmende Anlehen wird im allgemeinen auf den Staatsschuldentilgungsfond, insbesondere aber auf die dem Eisenbahnbaue durch das Budget der V. Finanzperiode zugewiesene Dotation aus den laufenden Staatsgefällen, dann auf die Reineinnahme aus den bereits eröffneten und nach und nach zur Vollendung kommenden Abteilungen der Ludwigs-Süd-Nordbahn versichert.

Artikel III.

Als Tilgungsfond des aufzunehmenden Anlehens werden schon jetzt, gleichwie bei der bereits bestehenden Staatsschuld, ⅔ % der jeweiligen Anlehensgröße bestimmt und die Mittel hierzu aus den jederzeit in dem Budget für Eisenbahnen auszuwerfenden Summen entnommen werden.

Dieselbe Bestimmung wird auch auf das in dem Gesetze vom 25. August 1843 bereits bewilligte Anlehen von 15 Millionen Gulden hiermit ausgedehnt.

Artikel IV.

Vor Ablauf des Jahres 1848/49, des letzten der V. Finanzperiode, soll über den weiteren Betrag der für die Vollendung des bis dahin noch nicht gänzlich hergestellten Teiles der Ludwigs-Süd-Nordbahn etwa ferner erforderlichen Kapitalsaufnahme, sowie über die Bildung eines besonderen Amortisationsfonds für sämtliche Anlehen auf verfassungsmäßigem Wege weitere Vorsorge getroffen werden.

Artikel V.

Nachträglich zu dem Gesetze vom 25. August 1843 wird bestimmt: die Tarife für Personen-, Waren- und jeden andern Transport sollen in ihren Maximalbeträgen von Budget- zu Budgetperiode mit Beirat und Zustimmung der Stände festgesetzt werden.

Die Regierung ist zu der Feststellung der provisorischen Tarife bis zur vollständigen Eröffnung der Bahn ermächtigt.

Artikel VI.

Das Ministerium des Königlichen Hauses und des Äußern, das Ministerium des Innern und das Finanzministerium sind mit dem Vollzuge des gegenwärtigen Gesetzes beauftragt.

Gegeben München den 23. Mai 1846.

Ludwig.

Frhr. v. Gise. Frhr. v. Schrenk. v. Abel. Frhr. v. Gumppenberg
Graf v. Seinsheim.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der expedierende geheime Sekretär:
P. Hexamer.

4. Gesetz vom 23. Mai 1846, den Bau einer Eisenbahn von Lichtenfels an die Reichsgrenze bei Koburg betr.

Ludwig,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates, mit Beirat und Zustimmung Unserer Lieben und Getreuen, der Stände des Reichs, beschlossen und verordnen:

Artikel I.

Zur Verbindung der Ludwigs-Süd-Nordbahn mit derjenigen Eisenbahn, welche auf der Linie von Karlshafen über Kassel, Meiningen, Hildburghausen und Koburg und von da in der Richtung gegen Bayern gebaut werden wird, soll eine Eisenbahn auf Staatskosten von Lichtenfels an die bayerische Grenze gegen Koburg erbaut werden.

Artikel II.

Der Anschlag der Kosten hierfür ist auf den Maximalbetrag von 1 500 000 fl. festgesetzt.

Artikel III.

Die Staatsschuldentilgungskommission ist ermächtigt, die hierzu erforderlichen Mittel aus einem zu 3½% verzinslichen Anlehen in den vier Jahren 1845/46, 1846/47, 1847/48 und 1848/49 nach Maßgabe des Bedarfes und nach Befund der Umstände bis zu dem im Art. II bemerkten Maximalbetrage aufnehmen zu können.

Artikel IV.

Das aufzunehmende Anlehen wird im allgemeinen auf den Staatsschuldentilgungsfond, insbesondere aber auf die Reineinnahme aus der Eisenbahn von Lichtenfels an die bayerische Grenze bei Koburg gesichert.

Artikel V.

Als Tilgungsfond der aufzunehmenden Anlehen werden schon jetzt, gleichwie bei der bereits bestehenden Staatsschuld $^2/_3$% der jeweiligen Anlehensgröße bestimmt und die Mittel hierzu aus den jederzeit in dem Budget für Eisenbahnen ausgeworfenen Summen entnommen werden.

Artikel VI.

Bezüglich der Besorgung der Geschäfte des Eisenbahnanlehens, dessen Verzinsung und Rückzahlung findet der Art. V des Gesetzes vom 25. August 1843, den Bau einer Eisenbahn aus Staatsmitteln von der Reichsgrenze bei Hof bis Lindau betreffend, Anwendung.

Artikel VII.

Die Tarife für Personen-, Waren- und jeden andern Transport sollen in ihren Maximalbeträgen von Budgetperiode zu Budgetperiode mit Beirat und Zustimmung der Stände festgesetzt werden.

Die Regierung ist zu der Feststellung der provisorischen Tarife bis zur vollständigen Eröffnung der Bahn ermächtigt.

Artikel VIII.

Das Ministerium des Königlichen Hauses und des Äußern, das Ministerium des Innern und das Finanzministerium sind mit der Bekanntmachung und dem Vollzuge dieses Gesetzes beauftragt.

Gegeben München den 23. Mai 1846.

Ludwig.

Frhr. v. Gise. Frhr. v. Schrenk. v. Abel. Frhr. v. Gumppenberg. Graf v. Seinsheim.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der expedierende geheime Sekretär:
P. Hexamer.

5. Gesetz vom 23. Mai 1846, den Bau einer Eisenbahn von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg an die Reichsgrenze betr.

Ludwig,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrats, mit Beirat und Zustimmung Unserer Lieben und Getreuen, der Stände des Reichs, beschlossen und verordnen:

Artikel I.

Es wird eine Eisenbahn auf Staatskosten von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg an die Reichsgrenze erbaut.

Artikel II.

Der Anschlag der Kosten hierfür und für die erste Einrichtung ist auf den Maximalbetrag von

29 000 000 fl.

festgesetzt.

Artikel III.

Die hierzu bis zum Schlusse des Verwaltungsjahres 1848/49 erforderlichen Mittel werden aus einem zu 3½ % verzinslichen Anlehen bis zum Maximalbetrage von

18 840 000 fl.

entnommen, welches die Staatsschuldentilgungskommission in den vier Jahren 1845/46, 1846/47, 1847/48 und 1848/49 nach Maßgabe des Bedarfs und nach Befund der Umstände aufzunehmen ermächtigt ist.

Artikel IV.

Das aufzunehmende Anlehen wird im allgemeinen auf den Staatsschuldentilgungsfond, insbesondere aber auf die Reineinnahme aus den nach und nach zur Vollendung und Eröffnung gelangenden Abteilungen der Eisenbahn von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg an die Reichsgrenze gesichert.

Artikel V.

Als Tilgungsfond der aufzunehmenden Anlehen werden schon jetzt, gleichwie bei der bereits bestehenden Staatsschuld ⅔ % der jeweiligen Anlehensgröße bestimmt und die Mittel hierzu aus der jederzeit in dem Budget für Eisenbahnen ausgeworfenen Summe entnommen werden.

Artikel VI.

Bezüglich der Besorgung der Geschäfte des Eisenbahnanlehens, dessen Verzinsung und Rückzahlung, findet der Artikel V des Gesetzes vom 25. August 1843, den Bau der Eisenbahn aus Staatsmitteln von der Reichsgrenze bei Hof nach Lindau betreffend, Anwendung.

Artikel VII.

Vor Ablauf des Jahres 1848/49 soll über den Gesamtbetrag der für die Vollendung des Eisenbahnbaues von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg an die Reichsgrenze erforderlichen Kapitalsaufnahme auf verfassungsmäßigem Wege weitere Vorsorge getroffen werden.

Artikel VIII.

Die Tarife für Personen-, Waren- und jeden anderen Transport sollen in ihren Maximalbeträgen von Budget- zu Budgetperiode mit Beirat und Zustimmung der Stände festgesetzt werden.

Die Regierung ist zu der Feststellung der provisorischen Tarife bis zur vollständigen Eröffnung der Bahn ermächtigt.

Artikel IX.

Die Regierung wird diejenigen Straßen, welche die Verbindung entlegener Bezirke teils unter sich, teils mit der Eisenbahn zu fördern geeignet sind, nach Befund auf Staatskosten übernehmen oder erbauen.

Artikel X.

Das Ministerium des Königlichen Hauses und des Äußern, das Ministerium des Innern und das Finanzministerium sind mit der Bekanntmachung und dem Vollzuge dieses Gesetzes beauftragt.

Gegeben München den 23. Mai 1846.

Ludwig.

Frhr. v. Gise. Frhr. v. Schrenk. v. Abel. Frhr. v. Gumppenberg. Graf v. Seinsheim.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der expedierende geheime Sekretär:
P. Hexamer.

6. Gesetz vom 23. Mai 1846, den Ankauf und Ausbau der München-Augsburger Eisenbahn betr.

Ludwig,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrats und mit Beirat und Zustimmung Unserer Lieben und Getreuen, der Stände des Reichs, beschlossen und verordnen wie folgt:

Artikel I.

Zur Bestreitung des Staatsaufwandes für die München-Augsburger Eisenbahn wird eine Summe von 6 200 000 fl. festgesetzt, wovon

4 400 000 fl. für den Ankauf, und
1 800 000 fl. für den Ausbau, die vollständige Ausstattung und primitive Einrichtung dieser Bahn, als einer Staatseisenbahn, zu verwenden sind.

Artikel II.

Die über Abzug der für diesen Zweck bereits förmlich verausgabten 1 853 766 fl. 43 kr.
noch erforderlichen . . . 4 346 233 fl. 17 kr.
oder in abgerundeter Summe 4 347 000 fl. — kr. werden aus einem zu 3½ % verzinslichen Anlehen bis zum gleichen Maximalbetrage entnommen, welches die Staatsschuldentilgungskommission in den nächstkommenden 4 Jahren 1845/46, 1846/47, 1847/48 und 1848/49 nach Maßgabe des Bedarfes und nach Befund der Umstände aufzunehmen ermächtigt wird.

Artikel III.

Das aufzunehmende Anlehen wird im allgemeinen auf die Staatsschuldentilgungsfonds, dann auf die Reineinnahme aus dem Betriebe der München-Augsburger Eisenbahn seit dem 1. Oktober 1844 versichert.

Artikel IV.

Als Tilgungsfond der aufzunehmenden Anlehen werden schon jetzt, gleichwie bei der bereits bestehenden Staatsschuld, $^2/_3$% der jeweiligen Anlehensgröße bestimmt, und die Mittel hierzu aus den jederzeit im Budget für Eisenbahnen auszuwerfenden Summen entnommen werden.

Artikel V.

Bezüglich der Besorgung der Geschäfte des Eisenbahnanlehens, dessen Verzinsung und Rückzahlung, findet der Art. V des Gesetzes vom 25. August 1843, den Bau einer Eisenbahn aus Staatsmitteln von der Reichsgrenze bei Hof nach Lindau betr., Anwendung.

Artikel VI.

Die Tarife für Personen-, Waren- und jeden anderen Transport sollen in ihren Maximalbeträgen von Budget- zu Budgetperiode mit Beirat und Zustimmung der Stände festgesetzt werden.

Die Regierung ist zu der Feststellung der provisorischen Tarife bis zum Beginne der nächsten Finanzperiode ermächtigt.

Artikel VII.

Die Regierung wird diejenigen Straßen, welche die Verbindung entlegener Bezirke teils unter sich, teils mit der Eisenbahn zu fördern geeignet sind, nach Befund auf Staatskosten übernehmen oder erbauen.

Artikel VIII.

Unser Ministerium des Königlichen Hauses und des Äußern, Unser Ministerium des Innern und Unser Finanzministerium sind mit der Bekanntmachung und dem Vollzuge dieses Gesetzes beauftragt.

Gegeben München den 23. Mai 1846.

Ludwig.

Frhr. v. Gise. Frhr. v. Schrenk. v. Abel. Frhr. v. Gumppenberg. Graf. v. Seinsheim.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der expedierende geheime Sekretär:
P. Hexamer.

7. Gesetz vom 30. November 1847, den Zinsfuß der Eisenbahnanlehen und bzw. die Verzinsung der Staatsschuld betr.

Ludwig,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates, mit Beirat und Zustimmung Unserer Lieben und Getreuen, der Stände des Reiches, beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel I.

Der Bedarf für die Fortsetzung des Eisenbahnbaues infolge der Gesetze vom 25. August 1843 und 23. Mai 1846 wird für die Jahre 1847/48 und 1848/49 auf die Summe von 20 (zwanzig) Millionen Gulden veranschlagt.

Artikel II.

Dieser Bedarf soll gedeckt werden:

1. durch die budgetmäßige Dotation von jährlichen 1 200 000 fl.;
2. durch die in Gemäßheit des Landtagsabschiedes vom 25. August 1843 hierfür bestimmten Überschüsse der V. Finanzperiode;
3. durch die nach Erfüllung des im Gesetze vom 1. Juli 1834 für den Festungsbau in Ingolstadt bestimmten Kredites von 18 310 000 fl. frei gewordene Dotation desselben;
4. durch die Ermächtigung für die Staatsschuldentilgungskommission, an der vermöge der Gesetze vom 25. August 1843 und 23. Mai 1846 bewilligten Gesamtanlehenssumme einen Betrag von 10 500 000 fl. bis zu 4% Verzinsung, selbst unter dem Nominalwerthe, aufzunehmen.
5. das Finanzministerium ist mit Hinweisung auf Tit. III § 7 der Verfassungsurkunde berechtigt, die durch Ablösung von Grundlasten dem Staate anfallenden Beträge dem Eisenbahnbaue zuzuwenden.

Artikel III.

Das Finanzministerium ist ferner ermächtigt, verzinsliche Kassenanweisungen im Minimalbetrage zu 35 fl., bezüglich 20 Thlr., bis zum Betrage von 6 Millionen Gulden zu emittieren, zu deren Annahme jedoch niemand verpflichtet ist.

Diese Kassenanweisungen sollen bei allen Staatskassen an Zahlungsstatt angenommen und bei mehreren zu bezeichnenden Anstalten oder Personen stets gegen bares Geld umgewechselt werden können.

Der Gesamtaufwand für dieses Unternehmen, einschließlich der Verzinsung, darf in keinem Falle 3½% übersteigen.

Artikel IV.

Endlich ist die Staatsschuldentilgungskommission ermächtigt, ein Arrosierungsanlehen von 4% aufzunehmen, wobei dem Darleiher nicht nur für den barbezahlten Geldbetrag 4proz. Staatsschuldscheine auszustellen sind, sondern ihm auch ein gleicher Betrag an älteren 3½proz. Obligationen auf den Zinsfuß von 4% erhöht wird.

Artikel V.

In Rücksicht möglichster Sicherung der älteren Staatsgläubiger vor Verlusten ist die bisher kontrahierte Staatsschuld von der behufs des Eisenbahnbaues fernerhin aufzunehmenden neuen vollständig zu scheiden und der alten Schuld die ihr durch die Gesetze vom 11. November 1825 und 18. Dezember 1831 zugewiesene Dotation der Tilgungskasse (mit Einschluß ihres Guthabens an die Pensionsamortisationskasse) ausschließlich zuzuwenden.

Artikel VI.

Dem nächsten Landtage soll der Nachweis über das Verhältnis der von der Staatsschuldentilgungsanstalt bisher zum Eisenbahnbau aufgenommenen 3½proz.

Schuld vorgelegt und die für die Eisenbahnbauschuld durch Art. III des Gesetzes vom 23. Mai 1846 (den Ausbau der Ludwigs-Süd-Nordbahn betreffend), dann durch Art. V des Gesetzes de eodem (den Bau einer Eisenbahn von Lichtenfels an die Reichsgrenze bei Koburg betreffend) und durch Art. V des Gesetzes de eodem (den Bau einer Eisenbahn von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg an die Reichsgrenze betreffend) festgesetzte Tilgungsdotation ermittelt werden.

Artikel VII.

Das Finanzministerium ist mit dem Vollzuge des gegenwärtigen Gesetzes beauftragt.

Gegeben München den 30. November 1847.

Ludwig.

v. Maurer, Staatsrat. Frhr. v. Zu-Rhein, Staatsrat. v. Zenetti, Staatsrat.

Frhr. v. Hohenhausen, Generalmajor.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der geheime Sekretär des Staatsrates:
S. v. Kobell.

8. Gesetz vom 6. Juni 1850, die Einleitungen zu der Erbauung einer Eisenbahn von Augsburg nach Ulm betr.

Maximilian II.,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrats, mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten, beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Das Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten ist ermächtigt, nach Maßgabe des Erfolges der Unterhandlungen mit den beteiligten deutschen Staaten im Laufe der Jahre 1849/51 auf Staatskosten die nötigen Einleitungen zur Erbauunng einer Eisenbahn von Augsburg nach Ulm zu treffen.

Artikel 2.

Die Kosten im Maximalbetrage von 100 000 Gulden sind aus den für den Bau der gesetzlich feststehenden Eisenbahnen vorhandenen Mitteln vorzuschießen.

Die Bezeichnung des Fonds, welchem die definitive Verausgabung zur Last fällt, bleibt einem späteren Gesetze vorbehalten.

Unsere Staatsminister des Königlichen Hauses und des Äußern, der Finanzen, dann des Handels und der öffentlichen Arbeiten sind mit dem Vollzuge dieses Gesetzes beauftragt.

Gegeben München den 6. Juni 1850.

Max.

von der Pfordten. Dr. v. Aschenbrenner. Dr. v. Ringelmann. v. Lüder. v. Zwehl. Frhr. v. Pelkhofen, Staatsrat.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der geheime Sekretär des Staatsrates:
Rat Seb. v. Kobell.

9. Gesetz vom 30. Juni 1850, die Aufbringung des Bedarfs für den Eisenbahnbau in den Jahren 1849/50 und 1850/51 betr.

Maximilian II.,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrats, mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Der Bedarf für die Fortsetzung des Eisenbahnbaues infolge der Gesetze vom 25. August 1843 und 23. Mai 1846 wird für die Jahre 1849/50 und 1850/51 auf die Summe von

12 500 000 fl.
(Zwölf Millionen und fünfmalhunderttausend Gulden)

veranschlagt.

Artikel 2.

Dieser Bedarf soll gedeckt werden

1. mit 2 500 000 fl. aus den verfügbaren Aktivbeständen der Eisenbahnbau-Dotationskasse bis zum Schlusse des Jahres 1850/51, und
2. mit 10 000 000 Gulden durch Aufnahme eines Anlehens.

Artikel 3.

Zu diesem Behufe wird der Staatsminister der Finanzen ermächtigt, für Rechnung der Eisenbahnbau-Dotationskasse zum Zwecke der Eisenbahnbauführung ein auf die Eisenbahnen und die Bahnrente zu versicherndes verzinsliches Anlehen von

(Zehn Millionen Gulden)

al pari aufzunehmen.

Der Finanzminister wird ermächtigt, durch Arrosierung auf 4% einen Teil des Anlehens in der Art aufzubringen, daß der Aufwand für den bar einzuzahlenden Betrag in keinem Falle 5% übersteige.

Artikel 4.

Die Heimzahlung dieses Anlehens hat im Wege der Verlosung vom 1. Oktober 1851 an beginnend, nach jährlichen $^{2}/_{3}$ % des Anlehenskapitals zu erfolgen.

Artikel 5.

Die Mittel zur Deckung des im Artikel 2 Ziffer 1 dieses Gesetzes festgestellten Bedarfes der Dotationskasse werden im Budget ausgewiesen.

Artikel 6.

Unsere Staatsminister der Finanzen, dann des Handels und der öffentlichen Arbeiten sind mit dem Vollzuge gegenwärtigen Gesetzes beauftragt.

Gegeben Aachen den 30. Juni 1850.

Max.

von der Pfordten. v. Kleinschrod. Dr. v. Aschenbrenner.
Dr. v. Ringelmann. v. Lüder. v. Zwehl.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der geheime Sekretär des Staatsrates:
Rat Seb. v. Kobell.

10. Gesetz vom 4. Mai 1851, den Bau einer Eisenbahn von Augsburg nach Ulm betr.

Maximilian II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates, mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Es wird eine Eisenbahn auf Staatskosten von Augsburg nach Ulm erbaut.

Artikel 2.

Der Anschlag der Kosten hierfür und für die erste Einrichtung ist auf den Maximalbetrag von 8 000 000 Gulden festgesetzt.

Artikel 3.

Die Mittel zur Deckung dieser Kosten werden durch ein besonderes Gesetz, die Aufbringung des Bedarfs für den Eisenbahnbau betreffend, gegeben.

Gegeben München den 4. Mai 1851.

Max.

von der Pfordten. v. Kleinschrod. Dr. v. Aschenbrenner.
Dr. v. Ringelmann. v. Lüder. v. Zwehl.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

11. Gesetz vom 4. Mai 1851, die Einleitungen zu der Erbauung einer Eisenbahn von Nürnberg über Amberg nach Regensburg betr.

Maximilian II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates, mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Das Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten ist ermächtigt auf Staatskosten die nötigen Einleitungen zur Erbauung einer Eisenbahn von Nürnberg über Amberg nach Regensburg zu treffen.

Artikel 2.

Die Mittel zur Deckung der Kosten im Maximalbetrage von 175 000 fl. werden durch ein besonderes Gesetz, die Aufbringung des Bedarfs für den Eisenbahnbau in den Jahren 1851/52 bis einschließlich 1854/55 betreffend, gegeben.

Gegeben München den 4. Mai 1851.

Max.

von der Pfordten. v. Kleinschrod. Dr. v. Aschenbrenner. Dr. v. Ringelmann. v. Lüder. v. Zwehl.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

12. Gesetz vom 26. Dezember 1851, über die Aufbringung des Bedarfs für die Eisenbahnbau-Dotationskasse in den Jahren 1851/52 bis 1854/55 inkl.

Maximilian II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrats, mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Der Bedarf der Eisenbahnbau-Dotationskasse für Verzinsung der Eisenbahnschuld und Vollendung der genehmigten Eisenbahnbauten wird für die Jahre 1851/52 bis 1854/55 einschließlich auf die Summe von

42 547 000 fl.

(Zweiundvierzig Millionen fünfmalhundertsiebenundvierzigtausend Gulden) veranschlagt.

Artikel 2.

Dieser Bedarf soll gedeckt werden:

1. mit 4 520 000 fl. aus budgetmäßigen Einnahmen der Eisenbahnbau-Dotationskasse,
2. mit 38 027 000 fl. durch Aufnahme eines Anlehens.

Artikel 3.

Zu diesem Behufe wird der Staatsminister der Finanzen ermächtigt, für Rechnung der Eisenbahnbau-Dotationskasse ein auf die Eisenbahnen und die Bahnrente zu versicherndes verzinsliches Anlehen von achtunddreißig Millionen siebenundzwanzigtausend Gulden allmählich und nach Maßgabe des Bedarfs der Eisenbahnbau-Dotationskasse al pari aufzunehmen, wobei übrigens die durch Art. 3 des Gesetzes vom 30. Juni 1850 über die Aufbringung des Bedarfs für den Eisenbahnbau in den Jahren 1849/50 und 1850/51 gestattete Arrosierung nicht ausgeschlossen wird.

Artikel 4.

Die Heimzahlung dieses Anlehens hat im Wege der Verlosung vom 1. Oktober 1855 an beginnend, nach jährlichen $^{3}/_{5}$ % des Anlehenkapitals zu erfolgen.

Artikel 5.

Das Finanzministerium ist ferner ermächtigt, denjenigen Betrag, welcher infolge der Zinsgarantie des Staates an die pfälzische Ludwigsbahn zu leisten sein könnte, nach Maßgabe des Bedarfs durch Anlehen aufzubringen.

Dieses Anlehen ist in derselben Weise zu verzinsen und zu tilgen, wie die übrige infolge des gegenwärtigen Gesetzes aufzunehmende Schuld.

Artikel 6.

Die in Art. 2 Ziff. 1 dieses Gesetzes festgestellte Einnahme der Dotationskasse wird im Budget ausgewiesen.

Gegeben München den 26. Dezember 1851.

Max.

von der Pfordten. v. Kleinschrod. Dr. v. Aschenbrenner.
Dr. v. Ringelmann. v. Lüder. v. Zwehl.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

13. Gesetz vom 7. Mai 1852, den Bau einer Eisenbahn von München über Rosenheim bis an die Landesgrenze bei Salzburg und Kufstein betr.

Maximilian II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates, mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Es wird eine Eisenbahn von München über Rosenheim bis an die Landesgrenze bei Salzburg mit einer Zweigbahn von Rosenheim bis an die Landesgrenze bei Kufstein erbaut.

Artikel 2.

Das hierzu erforderliche Baukapital ist auf

16 900 000 fl.

und der Aufwand für die Verzinsung desselben während der Bauzeit einschließlich der Anlehenskosten auf

1 600 000 fl.

veranschlagt.

Artikel 3.

Die Staatsregierung ist ermächtigt, einer Aktiengesellschaft, welche den Bau dieser Eisenbahn für eigene Rechnung übernehmen sollte, für das im Art. 2 benannte Kapital den Bezug desjenigen Zinsfußes auf 25 Jahre vom Beginne des Betriebes an zu garantieren, welchen der Staat für die zum Behufe des Eisenbahnbaues aufzunehmenden Kapitalien selbst zugesteht, falls diese Aktiengesellschaft sich verpflichtet, die Bahn an den Staat gegen Vergütung der Bau- und Einrichtungskosten längstens nach Ablauf von 25 Jahren, vom Beginne des Betriebes an, jeder Zeit abzutreten und ihre Tarifsätze nicht höher zu stellen, als jene auf den Staatsbahnen festgestellt sind. Die durch die Zinsgarantie des Staates erforderlich werdenden Summen sind in derselben Weise aufzubringen und zu verzinsen, wie dies Artikel 5 des Gesetzes vom 26. Dezember 1851, „die Aufbringung des Bedarfs für die Eisenbahnbau-Dotationskasse in den Jahren 1851/52 bis 1854/55 betreffend", bezüglich der pfälzischen Ludwigsbahn festsetzt.

Artikel 4.

Für den Fall der Ausführung dieser Bahn auf Kosten und für Rechnung des Staates ist der Staatsminister der Finanzen ermächtigt, zur Deckung des veranschlagten Bedarfs für Rechnung der Eisenbahnbau-Dotationskasse die Aufnahme eines verzinslichen, auf die Staatseisenbahnen zu versichernden, im Wege der Verlosung nach jährlich $^{3}/_{5}$ % heimzahlbaren Anlehens von zehn Millionen Gulden al pari zu bewerkstelligen.

Gegeben München den 7. Mai 1852.

Max.

von der Pfordten. v. Kleinschrod. Dr. v. Aschenbrenner.
Dr. v. Ringelmann. v. Lüder. v. Zwehl.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

14. Gesetz vom 15. Januar 1854, die Einleitungen zu der Erbauung einer Eisenbahn von München über Freising und Landshut zum Anschlusse an die projektierte Nürnberg-Regensburg-Passauer Eisenbahn betr.

Maximilian II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates, mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Das Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten ist ermächtigt, die nötigen Einleitungen zu der Erbauung einer Eisenbahn von München über Freising und Landshut bis zum Anschlusse an die projektierte Nürnberg-Regensburg-Passauer Eisenbahn auf Staatskosten zu treffen.

Artikel 2.

Die Mittel zur Deckung der Kosten im Betrage von einmalhunderttausend Gulden sind aus der Eisenbahnbau-Dotationskasse zu entnehmen.

Gegeben München den 15. Januar 1854.

Max.

v. Kleinschrod. Dr. v. Aschenbrenner. v. Lüder. v. Zwehl.
Graf v. Reigersberg. Frhr. v. Pelkhoven, Staatsrat.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

15. Königlich Allerhöchste Verordnung vom 20. Juni 1855, die Erbauung von Eisenbahnen betr.

Maximilian II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben auf den Antrag Unseres Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten den nachstehenden Bestimmungen, die Erbauung von Eisenbahnen betreffend, Unsere Genehmigung erteilt.

Wir verordnen demnach, daß diese Bestimmungen genau vollzogen werden und lassen dieselben zu diesem Ende durch das Regierungsblatt bekannt machen.

München den 20. Juni 1855.

Max.

Frhr. von der Pfordten.

Auf Königlich Allerhöchsten Befehl:
der Generalsekretär:
Ministerialrat Wolfanger.

Bestimmungen,

die Erbauung von Eisenbahnen betr.

I.

Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr.

§ 1.

Die Erbauung von Eisenbahnen, welche bestimmt sind, als öffentliche Transportmittel für Personen und Waren zu dienen, oder wodurch ein öffentlicher Weg in eine Eisenbahn umgewandelt werden soll, setzt die besondere Bewilligung der Staatsregierung voraus und zwar:

a) die Bewilligung zu den Vorarbeiten — Projektierungskonzession,

b) die Bewilligung zum Baue und Betriebe der Bahn — Eisenbahnkonzession.

§ 2.

Die Bewilligung zu den Vorarbeiten (§ 1a) steht dem kgl. Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten zu, benehmlich mit dem kgl. Staatsministerium des Innern und dem kgl. Kriegsministerium, dann bei Beteiligung des Auslandes mit dem kgl. Staatsministerium des kgl. Hauses und des Äußern und bei Beteiligung des kgl. Staatsärars mit dem kgl. Staatsministerium der Finanzen.

Die Konzession zum Baue und zum Betriebe einer Eisenbahn (§ 1b) wird von Sr. Majestät dem Könige erteilt.

§ 3

Die Bewilligung zu den Vorarbeiten kann einzelnen Personen, bestehenden Korporationen und genehmigten Vereinen, aber auch solchen Personen erteilt werden, welche erst einen Verein bilden wollen. Letzterenfalls muß jedoch mit dem Gesuche um die Erteilung der Projektierungskonzession zugleich das Gesuch um die Ermächtigung zu den vorbereitenden Maßregeln für die Bildung des Vereins verbunden werden.

Die Bewilligung wird nur dann erteilt, wenn weder in bezug auf die Person des Konzessionsbewerbes, noch in bezug auf die privatrechtlichen und öffentlichen Rücksichten ein Anstand obwaltet.

Dem Gesuche um die Erteilung der Projektierungskonzession ist der Plan des Unternehmens insbesondere über die Richtung der Bahn in allgemeinen Umrissen beizulegen und bei beabsichtigter Bildung eines Vereines überdies der Entwurf der

Satzungen in den wesentlichsten Bestimmungen anzufügen. Auch ist die Zeit anzugeben, innerhalb welcher die Vorarbeiten begonnen und vollendet werden sollen.

§ 4.

Die Projektierungskonzession gibt dem Inhaber das Recht, auf seine Kosten die Vorerhebungen für die künftige Ausführung der projektierten Bahn mit Beobachtung der bestehenden Gesetze unter Aufsicht der Behörden zu pflegen, namentlich die nötigen Vermessungs- und Nivellierungsarbeiten gegen vollständige Entschädigung der beteiligten Grundbesitzer vorzunehmen.

Derselbe erhält aber durch diese Bewilligung kein Recht auf die Eisenbahnkonzession.

Wird die Bewilligung zu den Vorarbeiten für die Eisenbahn Personen erteilt, welche erst einen Verein gründen wollen, so gibt die Projektierungskonzession zugleich die Ermächtigung zu den vorbereitenden Maßregeln für die Bildung des Vereins, keineswegs aber einen Anspruch auf die Genehmigung der Errichtung des Vereines selbst, welche Genehmigung vielmehr erst besonders nachgesucht und ausgewirkt werden muß.

Die Projektierungskonzession erlischt bei Nichterfüllung der an die Bewilligung etwa geknüpften Bedingungen und jedenfalls mit Ablauf des in derselben bestimmten Zeitraums.

Dieselbe kann jedoch wiederholt nachgesucht und erteilt werden.

§ 5.

Das Gesuch um die Bewilligung zum Baue und zum Betriebe einer Eisenbahn (§ 1 b) ist an Se. Majestät den König zu richten und bei dem kgl. Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten einzureichen.

Dasselbe soll enthalten:

a) Die Hinweisung auf die erlangte Projektierungskonzession;
b) die Darlegung der Vorteile, welche von der projektierten Bahn erwartet werden;
c) den gehörig ausgearbeiteten Bauplan nebst Kostenanschlag mit Angabe des Zeitpunktes, wann das Unternehmen begonnen, in welchen Hauptabschnitten fortgesetzt und beendet werden soll;
d) die Darlegung der Art und Weise, wie die erforderlichen Geldmittel beigeschafft werden wollen;
e) bei Gesuchen von Personen, welche erst einen Verein bilden wollen, das gleichzeitige Gesuche um die Allerhöchste Bestätigung des Vereines unter Anlage des Planes des Unternehmens mit möglichster Vollständigkeit und mit allen hierzu nötigen Behelfen, wozu insbesondere die Gesellschaftsverträge und die Satzungen gehören.

Aus den Vorlagen muß genau ersichtlich sein:

Die Art wie der Verein sich bilden und erneuern soll;
die Geschäftsführung und Leitung in ihren wesentlichen Grundsätzen;
die Rechte und Pflichten der Vereinsglieder als solcher;
die Vertretung des Vereins dritten Personen und den Behörden gegenüber;
die Art und Weise der Fassung rechtsgültiger Vereinsbeschlüsse, dann der Schlichtung der aus dem Vereinsverhältnisse entspringenden Streitigkeiten;

die Art und Weise der Einzahlungen, der Ausstellung der Interimsscheine und Aktienurkunden, dann der Veräußerung derselben;
die Bestimmungen über die Dauer des Vereins und die Auflösung desselben.

§ 6.

Die Gesuche um die Bewilligung zum Baue und zum Betriebe einer Eisenbahn sind von dem kgl. Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten genau zu prüfen, nötigenfalls durch Zwischenverfügung ergänzen zu lassen und nach vollendeter Sachinstruktion, insbesondere nach Einvernehmen des kgl. Staatsministeriums des Innern und des kgl. Kriegsministeriums, sowie der sonst noch beteiligten kgl. Staatsministerien, der Allerhöchsten Entscheidung Sr. Majestät des Königs zu unterstellen.

Der Staatsregierung bleibt vorbehalten, nach Umständen von den Konzessionsbewerbern den Erlag einer Kaution oder bei Korporationen und Vereinen mindestens den Nachweis zu verlangen, daß bereits ein hinlänglicher Fonds für das Unternehmen gesichert sei. Die Kautionsforderung kann auch auf die Ansprüche Dritter gegen den Unternehmer ausgedehnt werden.

§ 7.

Die Bewilligung zum Bau und Betrieb einer zur öffentlichen Benutzung bestimmten Eisenbahn (§ 1 b) wird nur auf eine bestimmte Zeit und zwar höchstens auf 99 Jahre erteilt.

Der Termin beginnt mit dem Tage, an welchem die Bahn ganz oder zum Teile der Benützung des Publikums überlassen wird.

Nach Ablauf der in der Konzessionsurkunde festgesetzten Zeit geht das Eigentum der Eisenbahn samt ihren Zubehörungen ohne Entgeld und unmittelbar an den Staat über. Den Unternehmern verbleiben jedoch das Mobiliarvermögen, sowie die zum Bahnbetriebe erforderlichen Inventarstücke, namentlich Lokomotiven, Transportwägen ꝛc., wofür der Staat, wenn er solche ablösen will, eine besondere, nötigenfalls schiedsrichterlich festzusetzende Vergütung zu leisten hat.

Eine Ablösung des Eigentums der Bahn und ihrer Zubehörungen gegen Vergütung von Seite des kgl. Staatsärars kann auch vor Erlöschung der Eisenbahnkonzession eintreten, jedoch nur auf dem Grunde eines freien Übereinkommens, es sei denn, daß bei Erteilung der Bewilligung zum Baue und zum Betriebe der Bahn anderweitige Bestimmungen hierüber getroffen worden sind, in welchem Falle die Ablösung nach diesen Bestimmungen stattzufinden hat.

§ 8.

In Ansehung der Rechte und Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmungen sind vor allem die Bestimmungen der Konzessionsurkunde maßgebend. Dieselbe wird insbesondere das Nötige bezüglich der ausländischen Unternehmer, namentlich bezüglich des Forums derselben enthalten.

Insoweit die Konzessionsurkunde keine abweichenden Bestimmungen enthält, finden die Vorschriften der §§ 9 und 10 Anwendung.

§ 9.

Mit der Konzession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn sind folgende Zugeständnisse verbunden:

1. Der Unternehmer erlangt durch die Konzession insoferne ein ausschließliches Recht zu dem bezüglichen Eisenbahnbaue, als es während der Konzessionsdauer niemanden gestattet ist, eine andere Eisenbahn für die Benutzung des Publikums zu errichten, welche dieselben Endpunkte ohne Berührung neuer strategisch, politisch oder kommerziell wichtiger Zwischenpunkte in Verbindung bringen würde.

Dagegen bleibt es der Staatsregierung vorbehalten, auch während der Konzessionsdauer die Bewilligung zur Anlegung von Zweigbahnen oder zu einer Eisenbahn in fortgesetzter Richtung der konzessionierten Eisenbahn anderen Unternehmern zu erteilen, oder dergleichen Eisenbahnen auf Staatskosten zu erbauen.

2. Der Unternehmer ist befugt, das zum Baue der Bahn nötige Areal, welches sich im Privateigentume Dritter befindet, nach Maßgabe des Gesetzes vom 17. November 1837, die Zwangsabtretung von Grundeigentum für öffentliche Zwecke betreffend, zu erwerben.

3. Der Unternehmer hat das Recht, auf der erbauten Eisenbahn Personen und Sachen nach dem festgesetzten Tarife zu befördern, insoferne dadurch das Postregale nicht verletzt wird.

4. Die Bewilligung zum Baue und zum Betriebe der Bahn schließt dagegen keineswegs die Erklärung in sich ein, daß die Staatsregierung die Einrichtung des Unternehmens und die zur Erreichung des beabsichtigten Zweckes gewählten Mittel entsprechend finde, oder daß das Unternehmen die davon erwarteten Vorteile gewähren werde.

Es ist lediglich Sache der Teilnehmer, sich hiervon selbst die erforderliche Überzeugung zu verschaffen, ohne daß aus der Konzessionsverleihung Ansprüche in dieser Beziehung an das kgl. Staatsärar erhoben werden können.

Selbst die allenfallsige Zerstörung der Eisenbahn oder ihrer Zugehörung im Kriege durch Freundes- oder Feindeshand, sowie die auf gleiche Weise erfolgende Hemmung oder Schließung des Betriebs begründet kein Recht, Entschädigung aus öffentlichen Mitteln oder aus Peräquationskassen zu verlangen, insoferne nicht mit der Zerstörung zugleich eine Abtretung des Grundeigentums oder eines Dienstbarkeitsrechts nach Art. 1 lit. A Ziff. 1 dann lit. B des oben erwähnten Gesetzes vom 17. November 1837 verbunden ist, in welchen Fällen die Bestimmungen dieses Gesetzes in Anwendung kommen; und zwar ist der Entschädigungsanspruch nicht nur in dem Falle des wirklich ausgebrochenen Krieges ausgeschlossen, sondern auch in gleicher Weise dann, wenn die Zerstörung, Hemmung oder Schließung der Bahn als Vorsichtsmaßregel angewendet worden ist.

§ 10.

Der konzessionierte Unternehmer ist verpflichtet:

1. Vor dem Bauanfange die Detailpläne der Bahn zur Genehmigung vorzulegen. Diese Genehmigung wird bezüglich der horizontalen und vertikalen Projektion, der Pläne zu den Brücken und Durchlässen, der Konstruktion des Ober- und Unterbaues, sowie der Situierung der Hochbauten von dem kgl. Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten erteilt, während die Hochbaupläne der Genehmigung der einschlägigen Baupolizeibehörde unterliegen.

Der Unternehmer ist verpflichtet, die Bahn fortwährend in einem solchen Zustande zu erhalten, daß die Beförderung auf derselben mit Sicherheit und in entsprechender Weise geschehen kann.

Der Unternehmer hat Vorkehrung dahin zu treffen, daß angrenzende Gebäude, Grundstücke ꝛc. durch die Bahn weder während des Baues noch in der Folge Schaden erleiden. Derselbe ist verpflichtet, für solche Beschädigungen zu haften.

Der Unternehmer hat überhaupt die allgemeinen Bauvorschriften, sowie alle besonderen Vorschriften genau zu vollziehen, welche zur Sicherung der Bahn und des Publikums während der Bauführung oder später für notwendig erachtet werden.

2. Bei Unternehmungen, welche gleichzeitig eine große Arbeiterzahl beschäftigen, haben die Unternehmer für deren angemessene Unterbringung, sodann für Unterbringung und Verpflegung erkrankter oder verunglückter Arbeiter, z. B. durch einen Sicherungsverband, durch Regulierung von Krankenhausbeiträgen u. s. w., zu sorgen und die Kosten für außerordentliche polizeiliche Aufsicht und ungewöhnlich vermehrte ärztliche Visitation nach Festsetzung der Polizeibehörden zu übernehmen.

3. Wenn durch den Bau öffentliche Wege, Brücken oder sonstige Kommunikationsmittel zerstört oder unfahrbar gemacht werden, so ist der Unternehmer verpflichtet, die gestörte Kommunikation nach Anordnung der Behörden wieder herzustellen und im Umfange des Bahneigentums zu unterhalten.

Werden in einem solchen Falle besondere, früher nicht vorhanden gewesene Bauten, als Brücken, Durchlässe ꝛc. notwendig, so fällt dem Unternehmer nicht bloß die erste Herstellung, sondern auch die künftige Unterhaltung zur Last.

4. Der Unternehmer hat die Errichtung einer Telegraphenleitung längs der Bahn auf dem zur Bahn gehörigen Areal unentgeltlich zu gestatten.

5. Der Betrieb der Bahn richtet sich nach den allgemeinen polizeilichen und den besonderen, für den Eisenbahnbetrieb bestehenden Anordnungen.

Namentlich ist

a) vor der Eröffnung der Fahrten die Genehmigung des kgl. Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten zur Bahneröffnung zu erwirken.

Dieser Genehmigung hat eine genaue technische Prüfung der Bahn und des Betriebsmaterials vorauszugehen.

Ebenso ist

b) das Transportmaterial fortwährend in einem ganz entsprechenden Zustande zu erhalten,

c) für den Betriebsdienst nur befähigtes und verlässiges Personal aufzunehmen. Die Aufnahme von Ausländern setzt die Zustimmung der einschlägigen Distriktspolizeibehörde voraus.

Die von dem Unternehmer getroffene Wahl der Betriebs- und Aufsichtsbeamten, welche zur Handhabung der Polizei der Bahn bestimmt sind, muß rücksichtlich dieser Verwendung der einschlägigen kgl. Regierung, Kammer des Innern, zur Bestätigung angezeigt werden.

Durch diese Bestätigung und nach vorgängiger Verpflichtung bei der Distriktspolizeibehörde treten diese Bediensteten in die Eigenschaft und Befugnisse von Hilfspolizeibediensteten und üben die Bahnpolizei in ihrem ganzen Umfange.

Die Bestätigung kann bei Mißverhalten zurückgezogen werden, in welchem Falle die Verwendung des Bediensteten aufzuhören hat.

6. Die Tarife für den Personen- und Warentransport, dann für die Nebengebühren sind der Genehmigung des kgl. Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten zu unterstellen.

Von drei zu drei Jahren soll eine Revision derselben erfolgen und bei der Festsetzung auf alle obwaltenden Verhältnisse, auf die Rentabilität der Bahn, und auf die Tarife anderer, vorzugsweise der bayerischen Bahnen Rücksicht genommen werden.

7. Ebenso unterliegt der Fahrtenplan der Genehmigung des kgl. Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

Das genannte kgl. Staatsministerium ist selbst berechtigt, von Amts wegen Verfügung zu treffen, wenn sich die konzessionierten Unternehmer mit den angrenzenden Eisenbahnverwaltungen, in Betreff der Fahrordnung, der wechselseitigen Benutzung der Bahn und der Betriebsmittel und überhaupt bezüglich der wechselseitigen Verkehrsverhältnisse nicht vereinigen können, oder wenn bei Einrichtung des Fahrtenplanes die Zwecke der Postanstalt nicht gebührend berücksichtigt werden.

8. Die Benutzung der Eisenbahn von Seite der Post bleibt bei allen Fahrten vorbehalten; die Brief- und Zeitungspakete, die offiziellen Fahrpostsendungen, sowie die begleitenden Beamten, Kondukteure und dergleichen finden unentgeltlich Beförderung. Zahlbare Fahrpostsendungen werden nach dem Gesamtgewicht, nach der gewöhnlichen Gütertransporttaxe bezahlt. Die Art und Weise der Beförderung der Posttransporte erfolgt nach den jedesmaligen Bestimmungen der Postverwaltungsstelle.

9. Der Unternehmer ist verpflichtet, nach dem Verlangen der Militärverwaltung zu jeder Zeit Truppenabteilungen in jeder Stärke, Pferde, Kriegsmaterial und Militäreffekten, sowie einzeln marschierende, namentlich die vom Urlaub einrückenden und in Urlaub abgehenden Unteroffiziere und Soldaten, wenn sie sich durch Urlaubspässe oder sonst legal ausweisen, zu jenen Tarifsätzen zu befördern, welche für diese Transporte auf den Staatsbahnen bezahlt werden. Nötigenfalls sind für für solche Transporte außerordentliche Fahrten einzurichten.

Die Übernahme des Transportes der Truppen oder Militärbedürfnisse anderer Staaten setzt jedoch die Bewilligung der bayerischen Regierung voraus.

Die bei solchen Transporten einem auswärtigen Staate etwa eingeräumte Tarifsermäßigung oder sonstige Begünstigung kommt von selbst auch dem bayerischen Staat zu gut.

10. Die durch die Zollverhältnisse bedingten Vorschriften werden dem Unternehmer durch besondere Reglements bekannt gemacht, welche genau zu befolgen sind.

11. Der Unternehmer ist verpflichtet, alle Staats- und öffentliche Lasten und Steuern zu tragen, welche herkömmlich oder gesetzlich auf dem Bahneigentume und Betriebe ruhen, oder künftig noch gesetzlich auferlegt werden.

§ 11.

Wird die Bewilligung zum Baue und zum Betrieb einer Eisenbahn einem erst zu bildenden Verein erteilt, so wird gleichzeitig mit der Verleihung der Eisenbahnkonzession auch die Allerhöchste Bestätigung dieses Vereins erfolgen.

Die Verhältnisse des Vereins richten sich alsdann nach der Bestätigungsurkunde und nach den Allerhöchst genehmigten Satzungen.

In dieser Urkunde wird auch das Erforderliche wegen Aufstellung eines kgl. Kommissärs aufgenommen werden, wenn die Staatsregierung die Aufstellung eines solchen für angemessen erachtet.

§ 12.

Die erteilte Konzession erlischt:

a) wenn der Zeitraum beendet ist, für welchen die Konzession erteilt wurde;

Eisenbahnen zum Privatgebrauche ohne Lokomotive oder Pferdebetrieb bedürfen einer obrigkeitlichen, gleichfalls der kgl. Regierung, Kammer des Innern, zustehenden Bewilligung nur in dem Falle, wenn öffentliche Wege berührt werden.

Die polizeiliche Überwachung bezüglich der Sicherheit dagegen findet auch bei jenen Eisenbahnen statt, zu deren Herstellung keine besondere Bewilligung notwendig ist.

München den 20. Juni 1855.

16. Gesetz vom 19. März 1856, die Eisenbahnbau-Dotation für die VII. Finanzperiode betr.

Maximilian II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc..

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Art. 1.

Die aus den Eisenbahnbaufonds geleisteten Vorschüsse von 1000000 fl. für die allgemeine Ausstellung deutscher Industrie- und Gewerbserzeugnisse in München im Jahre 1854, deren Verwendung hiermit nachträglich genehmigt wird, sind der Eisenbahnbaukasse aus den Beständen der IV. und V. Finanzperiode zu ersetzen.

Art. 2.

Der Mehrbedarf für die im Betrieb stehenden und die in der Projektierung befindlichen Staatseisenbahnen über die gesetzlich gegebenen Baukredite wird auf den Gesamtbetrag von zwölf Millionen zweihunderttausend Gulden festgesetzt.

Art. 3.

Zur Deckung dieses Mehrbedarfs wird Unser Staatsminister der Finanzen ermächtigt, ein auf die Eisenbahnen und die Betriebsrente zu versicherndes verzinsliches und vom Jahre 1857/58 mit jährlich $^{3}/_{5}$% heimzuzahlendes Anlehen von zwölf Millionen zweihunderttausend Gulden al pari aufzunehmen.

Art. 4.

Der Rest des Militäranlehens im Betrage von 1550000 fl. wird dem Staatsministerium der Finanzen zur Deckung des Passivrestes der VI. Finanzperiode und, insoweit er hierzu nicht erforderlich ist, zur Vermehrung des Verlagskapitals überwiesen.

Gegeben München den 19. März 1856.

Max.

Frhr. von der Pfordten. v. Aschenbrenner. v. Ringelmann.
v. Zwehl. Graf v. Reigersberg. v. Manz.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

17. Gesetz vom 19. März 1856, den Bau von Eisenbahnen durch Privatunternehmer von Nürnberg über Amberg nach Regensburg, von München über Landshut an die Donau, von der Amberg-Regensburger Eisenbahn an die Landesgrenze gegen Pilsen, und von Regensburg an die Landesgrenze bei Passau, dann die Übernahme einer Zinsengewährschaft hierfür betr.

Maximilian II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordenen, was folgt:

Art. 1.

Es sollen Eisenbahnen erbaut werden:

1. von Nürnberg über Amberg nach Regensburg;
2. von München über Landshut an die Donau;
3. von der Amberg-Regensburger Eisenbahn an die Landesgrenze gegen Pilsen zum Anschlusse an eine über Pilsen nach Prag führende Eisenbahn;
4. von Regensburg an die Landesgrenze bei Passau zum Anschlusse an eine über Linz nach Wien führende Eisenbahn.

Art. 2.

Die Staatsregierung ist ermächtigt, bei Überlassung des Baues und Betriebes der im Art. 1 ausgeführten Eisenbahnen an Privatübernehmer die Gewährleistung eines jährlichen Zinsertrages von höchstens viereinhalb vom Hundert aus dem Bau- und Einrichtungskapital dieser Eisenbahnen von Seite des kgl. Staatsärars auf längstens 35 Jahre, vom Tage der Eröffnung sämtlicher Bahnstrecken zuzugestehen.

Diese 35 Jahre dürfen sich indessen mit Einrechnung der für Vollendung sämtlicher Bahnen zu setzenden Frist von höchstens 7 Jahren in keinem Falle weiter als auf 42 Jahre, von Erteilung der Konzession an, erstrecken.

Art. 3.

Übersteigt die reine Bahnrente 4½% des aufgewendeten Kapitals, so ist die Hälfte des Mehrertrages zur Erstattung der allenfalls infolge der Zinsengewährschaft von Seite des Staates geleisteten Zuschüsse und deren Verzinsung bis zu ihrer vollständigen Tilgung zu verwenden.

Art. 4

Die für die Staatsbahnen festgesetzten Tarifmaximalsätze sind auch für die im Art. 1 genannten Bahnen verbindlich.

Art. 5.

Die Mittel zum Vollzuge dieser Zinsengewährleistung sind im Falle und nach Maßgabe des Bedarfs in dem jeweiligen Budget auszuwerfen.

Gegeben München den 19. März 1856.

Max.

Frhr. von der Pfordten. v. Aschenbrenner. v. Ringelmann.
v. Zwehl. Graf v. Reigersberg. v. Manz.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

ad 17. Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 12. April 1856 für die kgl. priv. Aktiengesellschaft der bayer. Ostbahnen.

Maximilian II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben auf Grund der Verhandlungen über Vervollständigung des bayerischen Eisenbahnnetzes und in Gemäßheit des Gesetzes vom 19. März d. Js. über den Bau von Eisenbahnen durch Privatunternehmer nach Antrag Unserer betreffenden Staatsministerien beschlossen, was folgt:

§ 1.

Wir genehmigen hiermit die Bildung einer Aktiengesellschaft unter dem Namen: „Kgl. privilegierte Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen", zum Baue und Betriebe der Eisenbahnen:

a) von Nürnberg über Amberg nach Regensburg,
b) von München über Landshut an die Donau,
c) von Regensburg über Straubing nach Passau an die Landesgrenze,
d) von der Amberg-Regensburger Linie an die Landesgrenze gegen Pilsen, und zwar durch:
   1. den Durchlauchtig Hochgebornen Fürsten Maximilian Karl von Thurn und Taxis,
   2. die kgl. Bank in Nürnberg,
   3. den kgl. Staatsrat und Vorstand der kgl. General-Bergwerks- und Salinen-Administration Dr. v. Hermann,
   4. das Bankhaus M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M.,
   5. das Bankhaus A. E. v. Eichthal in München,
   6. das Bankhaus Joseph v. Hirsch in München,
   7. das Bankhaus L. R. Bischofsheim in Antwerpen,
   8. den Fabrikbesitzer Theodor v. Cramer-Klett in Nürnberg,
   9. den Handelsvorstand Georg Neuffer in Regensburg,

auf den Grund der von Uns genehmigten und für die zu bildende Gesellschaft verbindlichen Satzungen.

Wir verleihen demgemäß dieser Aktiengesellschaft die erforderliche Eisenbahnkonzession unter nachstehenden Bestimmungen und Vorbehalten.

§ 2.

Die vorstehende Konzession wird auf neunundneunzig Jahre verliehen und zwar von dem Tage der Ausfertigung der gegenwärtigen Konzessionsurkunde an gerechnet.

Nach Ablauf dieser neunundneunzig Jahre sind alle aus der Konzession entspringenden Rechte erloschen, jedoch verbleibt der Gesellschaft ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Eigentum.

Das Recht zu einem allenfallsigen Fortbetriebe der Eisenbahn nach neunundneunzig Jahren muß hiernach durch eine neue, ganz in dem Ermessen der Staatsregierung liegende Konzession erworben werden.

§ 3.

Die Gesellschaft erlangt durch die gegenwärtige Konzession ein ausschließliches Recht zu dem fraglichen Eisenbahnbaue in der Art, daß es während der Konzessionsdauer niemand gestattet ist, eine andere Eisenbahn für die Benutzung des Publikums zu errichten, welche dieselben Endpunkte

Nürnberg — Amberg — Regensburg,
Regensburg — Straubing — Passau — Grenze,
München — Landshut — Donau,
Amberg-Regensburger-Linie — Landesgrenze gegen Pilsen,

ohne Berührung neuer Zwischenpunkte, welche die Staatsregierung für strategisch, politisch oder kommerziell wichtig erachtet, in Verbindung bringen würde.

Im Falle einer nach dieser Bestimmung zulässigen Errichtung einer die angeführten Punkte verbindenden Eisenbahn, wird der hiervon zu verständigenden Gesellschaft gestattet, selbst um die Konzession derselben nachzusuchen, welche ihr unter gleichen Bedingungen mit Vorzug vor andern Bewerbern erteilt werden wird.

§ 4.

Wir erteilen der Aktiengesellschaft das Recht, daß bei ihren Grunderwerbungen für den Eisenbahnbau das Expropriationsgesetz vom 17. November 1837 in Anwendung gebracht werde.

§ 5.

Über die Anschlußpunkte an der böhmischen Grenze und an der Grenze bei Passau behalten Wir Uns die Entscheidung vor.

Die sämtlichen Baupläne der Bahnen sind vor dem Bauanfange den betreffenden Stellen und Behörden zur Genehmigung vorzulegen.

Die Entschließung hierauf hat längstens binnen 3 Wochen zu erfolgen. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Bahnen fortwährend in einem solchen Zustande zu erhalten, daß die Beförderung auf denselben in entsprechender Weise geschehen kann.

Die Grundflächen, Erdarbeiten und Kunstarbeiten müssen durchgängig für zwei Geleise hergestellt werden.

Die Gesellschaft ist jedoch berechtigt, solange ein einziges Geleise zu halten, als nicht der einjährige Rohertrag per Stunde die Summe von 60 000 fl. rhein. erreicht.

Bei Ausführung der konzessionierten Eisenbahnen ist auch den in militärischer Beziehung notwendigen Anforderungen zu entsprechen und hat sich die Gesellschaft dem diesfallsigen Ausspruche der zuständigen Militärbehörde zu fügen.

§ 6.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, sämtliche vier Linien innerhalb sieben Jahren, vom Tage der Ausfertigung der gegenwärtigen Konzessionsurkunde an gerechnet, zu vollenden und sofort in Betrieb zu setzen.

Im Falle diese Frist nicht eingehalten werden sollte, ist die Staatsregierung befugt, auf Kosten und Gefahr der Gesellschaft den Ausbau zu vollenden oder sonst das Fehlende nachzutragen.

§ 7.

Die Gesellschaft hat binnen Jahresfrist, vom Tage dieser Konzessionsurkunde an gerechnet, wenigstens zwei Millionen Gulden auf die Ausführung der Bahnen zu verwenden und überdies die Projektierungsarbeiten auf der Linie von der Amberg-Regensburger-Bahn an die böhmische Grenze längstens bis zum 1. März 1857 zu vollenden.

§ 8.

Die Gesellschaft hat für die angemessene Unterbringung der Arbeiter, dann für Unterbringung und Verpflegung erkrankter oder verunglückter Arbeiter, z. B. durch einen Sicherungsverband, durch Regulierung von Krankenhausbeiträgen u. s. w., zu sorgen und die Kosten für außerordentliche polizeiliche Aufsicht und ungewöhnlich vermehrte ärztliche Visitation nach Festsetzung der Polizeibehörden zu übernehmen.

Dagegen sind übrigens auch letztere verpflichtet, ihrerseits dem Unternehmen jede mögliche Unterstützung zu gewähren.

§ 9.

Wenn durch den Bau öffentliche Wege, Brücken oder sonstige Kommunikationsmittel zerstört oder unfahrbar gemacht werden, so ist die Gesellschaft verpflichtet, die zerstörte Kommunikation nach Anordnung der Behörden wieder herzustellen und im Umfange des Bahneigentums zu unterhalten. Werden in einem solchen Falle besondere früher nicht vorhanden gewesene Bauten, als Brücken, Durchlässe ꝛc. notwendig, so fällt der Gesellschaft nicht bloß die erste Herstellung, sondern auch die künftige Unterhaltung zur Last.

§ 10.

Die Gesellschaft ist ermächtigt und kann nötigenfalls angehalten werden, eine Telegraphenleitung für die Zwecke ihres Betriebes und Dienstes herzustellen; es darf jedoch keinerlei Depeschenbeförderung an Private stattfinden.

Alle Depeschen müssen registriert werden. Die betreffenden Staatsorgane sind befugt, die Gesellschafts-Telegraphenbureaus zu visitieren und von den Registern Einsicht zu nehmen.

§ 11.

Der Staatsregierung steht das Recht zu, längs der konzessionierten Eisenbahnen Telegraphenleitungen herzustellen und alle jene Maßregeln und Verbesserungen anzuordnen, die, ohne dem Bahnbetrieb zu schaden, für den Telegraphendienst förderlich sind.

Die Gesellschaft hat in diesem Falle

a) die Legung der Leitung auf dem Bahneigentum unentgeltlich zu gestatten,

b) die nötigen Lokale für die Telegraphenbureaus gegen eine zu vereinbarende Vergütung zur Verfügung zu stellen, jedoch auch in den größeren Stationen höchstens nur drei heizbare Zimmer, eine Kammer und Holzlege,

c) die Bewachung der hergestellten Leitung durch ihre Bahnwärter unentgeltlich besorgen zu lassen.

§ 12.

Der Betrieb der Bahn richtet sich nach den allgemeinen polizeilichen und den besonderen, für den Eisenbahnbetrieb bestehenden Anordnungen.

Namentlich ist

a) vor der Eröffnung des Betriebes die Genehmigung Unseres Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten zur Bahneröffnung einzuholen,

b) das Transportmaterial fortwährend in einem ganz entsprechenden Zustande zu erhalten,

c) für den Dienst nur befähigtes und verlässiges Personal aufzunehmen, und von jeder Aufnahme der betreffenden Distrikts-Polizeibehörde Anzeige zu erstatten.

Die von der Gesellschaft getroffene Wahl der Betriebs- und Aufsichtsbeamten, welche zur Handhabung der Polizei der Bahn bestimmt sind, muß rücksichtlich dieser Verwendung der einschlägigen Kreisregierung, Kammer des Innern, zur Bestätigung angezeigt werden.

Durch diese Bestätigung und nach vorgängiger Verpflichtung bei der Distrikts-Polizeibehörde treten diese Bediensteten in die Eigenschaft und Befugnisse von Hilfspolizei-Bediensteten und üben die Bahnpolizei in ihrem ganzen Umfange.

Die Bestätigung kann bei Mißverhalten zurückgezogen werden, in welchem Falle die Verwendung des Bediensteten aufzuhören hat.

§ 13.

Die Maximalsätze des Tarifs für die Beförderung von Personen und Gütern, sowie für andere Transporte werden von der Staatsregierung festgestellt.

Innerhalb dieser Maximalsätze hat die Gesellschaft die Tarifsätze den Interessen des Verkehrs gemäß zu bestimmen.

Im Falle außerordentlicher Teuerung der Nahrungsmittel ist die Staatsregierung berechtigt, die zeitweilige Herabsetzung der Frachtpreise für Nahrungsgegenstände zu verlangen.

Schüblinge aller Art nebst der nötigen Begleitungsmannschaft müssen von der Gesellschaft in derselben Weise und zu denselben Tarifsätzen befördet werden, wie auf den Staatsbahnen.

§ 14.

Der Fahrtenplan wird zwischen Unserer Generaldirektion der Verkehrsanstalten und der Direktion der bayerischen Ostbahnen vereinbart.

Die Staatsregierung ist berechtigt, Verfügung zu treffen, wenn sich die konzessionierte Gesellschaft mit den angrenzenden Eisenbahnverwaltungen in Betreff der wechselseitigen Verkehrsverhältnisse nicht vereinigen kann.

§ 15.

Die Gesellschaft hat sich aller Transporte auf der Eisenbahn zu enthalten, die nach den dermalen geltenden Bestimmungen durch das Postregale der Postanstalt ausschließlich vorbehalten sind.

Die Benutzung der Eisenbahn von Seite der Post bleibt bei allen Fahrten vorbehalten, wobei die Postverwaltung befugt ist, mit Genehmigung des Handels-

ministeriums für einen der Züge, welche auf jeder der vier Eisenbahnlinien täglich hin und zurück abgesendet werden, die Abgangs- und Ankunftsstunden an den beiden Endpunkten einer jeden Linie zu bestimmen.

Die Entschädigung der Gesellschaft für die Benutzung der Bahn von Seite der Post wird durch Übereinkommen der Postverwaltung und der Gesellschaft festgestellt.

In Ermanglung eines solchen Übereinkommens finden die Bestimmungen des zwischen der Postverwaltung in der Pfalz und der Direktion der pfälzischen Ludwigsbahn bestehenden Übereinkommens vom 11. April 1853 analoge Anwendung.

§ 16.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach dem Verlangen der Militärverwalturg zu jeder Zeit Truppenabteilungen in jeder Stärke, Pferde, Kriegsmaterial und Militäreffekten, sowie einzeln marschierende, namentlich die von Urlaub einrückenden und in Urlaub abgehenden Unteroffiziere und Soldaten, wenn sie sich durch Urlaubspässe oder sonst legal ausweisen, zu jenen Tarifsätzen zu befördern, welche für diese Transporte auf den Staatsbahnen bezahlt werden.

Nötigenfalls sind für solche Transporte außerordentliche Fahrten einzurichten.

Die Übernahme des Transportes der Truppen oder Militärbedürfnisse anderer Staaten setzt die Bewilligung der bayerischen Regierung voraus.

Die bei solchen Transporten einem auswärtigen Staate etwa eingeräumte Tarifsermäßigung oder sonstige Begünstigung kommt von selbst auch dem bayerischen Staate zu gute.

§ 17.

Bezüglich der Zollverhältnisse hat die Gesellschaft die im Zollvereine geltenden Regulative zu befolgen.

§ 18.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, alle Staats- und öffentlichen Lasten und Steuern zu tragen, welche sie gesetzlich treffen.

§ 19.

Jede Änderung der von Uns genehmigten Gesellschaftssatzungen erfordert Unsere Genehmigung.

Infolgedessen kann soweit weder eine Vermehrung des ursprünglichen Aktienkapitals, noch die Emittierung von Prioritätsaktien ohne Unsere Ermächtigung stattfinden.

Die konzessionierte Gesellschaft bedarf Unserer Genehmigung, wenn sie die konzessionierten Eisenbahnen an andere abtreten, oder den Betrieb auf denselben verpachten will.

Der von Uns aufzustellende Regierungskommissär ist befugt, den Sitzungen der Generalversammlung und des Verwaltungsrates beizuwohnen, sowie von allen Akten und Rechnungen der Gesellschaft in deren Lokalen Einsicht zu nehmen.

Die Rechnungen unterliegen der Re- und Superrevision der Staatsbehörden.

Der Regierungskommissär hat Beschlüsse der Gesellschaft und ihrer Organe, welche er im öffentlichen oder speziellen ärarialischen Interesse für nachteilig erachtet, oder die der Konzessionsurkunde, den Satzungen, den Staatsgesetzen und Verordnungen widerstreiten, Unserem Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten anzuzeigen.

Er kann nach Befinden die Ausführung solcher Beschlüsse sistieren, was jedoch nur auf die Dauer von 14 Tagen Wirkung hat.

Er kontrasigniert die Aktien und Interimsscheine.

Die Ernennungen des Hauptkassiers und des Konsulenten der Gesellschaft unterliegen der Bestätigung Unseres Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

Sofern der Konsulent nicht aus der Zahl der rezipierten Anwälte genommen wird, bedarf derselbe Unserer Bestätigung.

Die Staatsregierung kann die Entlassung eines jeden Bediensteten der Gesellschaft verlangen, dessen Verhalten in sittlicher oder politischer Beziehung ihr hierzu Grund bietet.

§ 20.

Wir bewilligen hiermit der konzessionierten Eisenbahngesellschaft die Gewährleistung eines jährlichen Zinsertrages von vierundeinhalb vom Hundert aus dem gesamten Bau- und Einrichtungskapitale der durch die Gesellschaft zu erbauenden, in § 1 dieser Konzessionsurkunde namentlich aufgeführten vier Eisenbahnen auf fünfunddreißig Jahre, und zwar unter folgenden Bestimmungen und Modalitäten:

1. Zu dem Bau- und Einrichtungskapitale sind zu rechnen:
   a) die von der Staatsregierung genehmigten sämtlichen Kosten des Baues sowohl, als der ersten Betriebseinrichtung;
   b) die während der Bauzeit zu entrichtenden 4½ proz. Zinsen des eingezahlten Aktienkapitals, insoweit nicht der Reinertrag der einzelnen vorher schon in Betrieb gesetzten Strecken dieselben deckt;
   c) die Provisionen, welche von der Staatsregierung kraft einer von ihr mit den im § 1 Benannten abgeschlossenen und für die Aktiengesellschaft ihrem ganzen Inhalte nach verbindlichen Übereinkunft d. d. München 3. April 1856 zugestanden worden sind. Die Feststellung des Bau- und Einrichtungskapitales schließt jedoch keineswegs aus, daß das Bau- und Einrichtungskapital nicht auch später erhöht werden kann. Nur setzt eine solche Erhöhung des Baukapitales die Anerkennung des unumgänglichen Bedürfnisses und Unsere ausdrückliche Genehmigung voraus. Ein solches Bedürfnis kann insbesondere durch die Legung des zweiten Geleises entstehen, wenn solches durch die Staatsregierung angeordnet oder genehmigt wird.
2. Von Eröffnung des Betriebs der gesamten vier Bahnen an wird jährlich ein entsprechender Reservefond für Abnutzung und Verbrauch der Bahnanlage, des Betriebsmaterials und aller Liegenschaften und Fahrnisse der Gesellschaft zurückgelegt werden, dessen Größe jeweilig mit der Staatsregierung zu vereinbaren ist.
3. Die bewilligte Zinsgarantie für die Dauer von fünfunddreißig Jahren beginnt vom Tage der Eröffnung sämtlicher konzessionierter Eisenbahnen, jedoch in der Art, daß sich diese Zinsgarantie mit Einrechnung der für Vollendung sämtlicher Bahnen gesetzten Frist von höchstens 7 Jahren in keinem Falle weiter als auf 42 Jahre, vom Tage der Ausfertigung der gegenwärtigen Konzessionsurkunde an, zu erstrecken hat.
4. Übersteigt die reine Bahnrente 4½ % des aufgewendeten Kapitales, so ist die Hälfte des Mehrertrages zur Erstattung der allenfalls infolge der Zinsengewährschaft von Seite des Staats geleisteten Zuschüsse und deren Verzinsung,

welche hiermit auf 2½ % festgesetzt wird, bis zu ihrer vollständigen Tilgung, somit auch, insoweit es nötig ist, noch nach Ablauf der Garantiezeit zu verwenden.

5. Übersteigt die reine Bahnrente 5 % des aufgewendeten Kapitales, und sind keine Leistungen des Staates mehr an diesen zu ersetzen, so ist ein Teil des Überschusses an den Staat abzugeben und zwar nach der folgenden Abstufung:
   a) Beträgt die Rente 5⅕ bis 6⅕ %, so erhält der Staat ⅕ %.
   b) Beträgt die Rente von 6⅕ bis 7 %, so erhält der Staat ⅖ %.
   c) Beträgt die Rente zwischen 7 und 8 %, so erhält der Staat ½ %.
   d) Beträgt die Rente 8 % oder darüber, so erhält der Staat die Hälfte des Mehrertrages über 6 %.
6. Die Staatsregierung ist berechtigt, nach Ablauf der genehmigten Garantiezeit die konzessionierten Eisenbahnen einzulösen.

   Dieselbe wird in diesem Falle den Wert des mit ihrer Genehmigung emittierten Aktienkapitales nach dem Frankfurter Durchschnittsbörsenkurse der Aktien in den letzten zehn Jahren, welche dem Beginne des Kalenderjahres unmittelbar vorhergehen, in dessen Laufe sie die Erklärung, ablösen zu wollen, abgibt, bar an die Aktiengesellschaft bezahlen. Sollte aber diese Wertsumme kleiner sein, als das gesamte, von der Regierung genehmigte Bau- und Einrichtungskapital der fraglichen Eisenbahnen samt dem Reinertrage des Ablösungsjahres, so ist dieses Bau- und Einrichtungskapital und dieser Reinertrag zusammen als Ablösungskapital zu betrachten und bar zu bezahlen.

§ 21.

Die allenfallsige Zerstörung der Eisenbahn und ihrer Zugehörungen im Kriege durch Freundes- oder Feindeshand, sowie die auf gleiche Weise erfolgende Hemmung oder Schließung der Verkehres begründet weder während der Garantiezeit noch später ein Recht, Entschädigung aus öffentlichen Mitteln oder aus Peräquationskassen zu verlangen, insofern nicht mit der Zerstörung zugleich eine Abtretung des Grundeigentums oder eines Dienstbarkeitsrechts nach Art. 1 lit. A Ziff. 1, dann lit. B des Gesetzes vom 17. November 1837 — die Zwangsabtretung von Grundeigentum für öffentliche Zwecke betreffend — verbunden ist, in welchen Fällen die Bestimmungen dieses Gesetzes in Anwendung kommen, und zwar ist der Entschädigungsanspruch nicht nur in dem Falle des wirklich ausgebrochenen Krieges ausgeschlossen, sondern auch in gleicher Weise dann, wenn die Zerstörung, Hemmung oder Schließung der Bahn als Vorsichtsmaßregel angewendet worden ist.

§ 22.

Rücksichtlich des Anschlusses der im § 1 lit. c und d erwähnten Eisenbahnen bei Passau und an der Landesgrenze gegen Pilsen haben der Gesellschaft die Bestimmungen und Verabredungen, welche in dieser Beziehung mit Österreich noch zu treffen sind, nachdem dieselben zum Abschluß gediehen sein werden, zur Richtschnur zu dienen, und es hat die Gesellschaft überhaupt rücksichtlich dieses Anschlusses und der Regelung des desfallsigen wechselseitigen Betriebsdienstes den Anordnungen Unserer Behörden nachzukommen.

§ 23.

Über die aus der Konzessionsverleihung hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen der konzessionierten Gesellschaft, insoweit sie nicht Privatrechte Dritter berühren, ins-

besondere über die Befugnis zum Baue und zum Betriebe der Eisenbahnen und über den Umfang und die Erlöschung der Konzession, sowie über jede nach administrativen oder polizeilichen Bestimmungen zu entscheidende Irrung beschließen und verfügen Unsere Administrativbehörden.

§ 24.

Die Aktiengesellschaft ist konstituiert, sobald ein Dritteil des gesamten Aktienkapitals gezeichnet und die erste Einzahlung auf diesen Aktienbetrag den Satzungen gemäß erfolgt ist.

München den 12. April 1856.

Max.

Dr. v. Aschenbrenner. Frhr. von der Pfordten.

18. Gesetz vom 1. Juli 1856, die Herstellung einer Eisenbahn von Lichtenfels bis zur Landesgrenze gegen Koburg, bzw. bis zur Stadt Koburg betr.

Maximilian II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Die Staatsregierung ist ermächtigt, den Bau und Betrieb der nach dem Gesetze vom 23. Mai 1846 herzustellenden Eisenbahn von Lichtenfels bis zur Landesgrenze gegen Koburg, an eine Gesellschaft zu überlassen.

Artikel 2.

Im Falle solcher Überlassung ist die Staatsregierung weiters ermächtigt, der betreffenden Gesellschaft, bezüglich der Zinsgarantie für das Bau- und Einrichtungskapital ganz dieselben Bedingungen zuzugestehen, welche ihr von Seite der herzoglich sächsischen Regierungen zugestanden wurden, oder noch werden, und überdies die Abnahme von Aktien bis zu dem Betrage von höchstens fünfmalhunderttausend Gulden, beides für Rechnung des königlichen Ärars, zu gewähren.

Artikel 3.

Die Mittel zum Vollzuge der Zinsgarantie sind im Falle und nach Maßgabe des Bedarfes in dem jeweiligen Budget auszuwerfen.

Die Mittel zur Aktienabnahme sind durch Aufnahme eines zu 4½ % verzinslichen mit ⅔ % jährlich heimzahlbaren Darlehens von höchstens fünfmalhunderttausend Gulden für Rechnung der Eisenbahnbau-Dotationskasse zu beschaffen.

Artikel 4.

Für den Fall, daß sich keine Gesellschaft herbeiließe, den Bau und Betrieb der im Artikel 1 bezeichneten Bahn unter obigen Bedingungen zu übernehmen, kann derselbe auch auf Staatskosten bewerkstelligt werden und ist das Ministerium der Finanzen sodann ermächtigt, zur Deckung des, einschließlich der Zinsen während der Bauzeit, auf eine Million fünfmalhunderttausend Gulden veranschlagten Bedarfs, ein zu 4½ % verzinsliches und mit jährlich ⅔ % heimzuzahlendes Staatsanlehen im Maximalbetrage von einer Million fünfmalhunderttausend Gulden aufzunehmen.

Artikel 5.

Unter der im Eingange des Artikel 4 bezeichneten Voraussetzung ist die Staatsregierung ermächtiget, den Bau einer Eisenbahn von der Reichsgrenze bis Koburg auf Staatskosten fortzuführen, insoferne die Überlassung des Betriebes der Lichtenfels-Koburger Bahn an eine Privatgesellschaft gesichert ist, und eine, dem Bau- und Einrichtungskapitale für diese Bahn entsprechende, nicht unter 4 % stehende jährliche Rente dem bayerischen Staate vertragsmäßig gewährt und sicher gestellt wird.

In diesem Falle findet der Artikel 4 wegen des weitern Bauaufwandes von einer Million fünfmalhunderttausend Gulden gleichmäßige Anwendung.

Gegeben München den 1. Juli 1856.

Max.

Frhr. von der Pfordten. v. Aschenbrenner. v. Ringelmann.
v. Zwehl. Graf v. Reigersberg. v. Manz.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

19. Gesetz vom 1. Juli 1856, den Ausbau der Eisenbahnlinie von Rosenheim bis an die Landesgrenze bei Salzburg betr.

Maximilian II.,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrats mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Der Bedarf für den Ausbau der Eisenbahnlinie von Rosenheim bis an die Landesgrenze bei Salzburg wird mit Einschluß der Verzinsung des Baukapitals während der Bauzeit auf den Betrag von neun Millionen siebenmalhunderttausend Gulden festgesetzt.

Artikel 2.

Unser Staatsminister der Finanzen ist ermächtiget, zur Deckung dieses Bedarfes und nach Maßgabe desselben, ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes und mit Beginn der nächsten Finanzperiode mit jährlich $^4/_5$% heimzuzahlendes Staatsanlehen vom Jahre 1857/58 anfangend, im Maximalbetrage von neun Millionen siebenhunderttausend Gulden al pari aufzunehmen.

Gegeben München den 1. Juli 1856.

Max.

Frhr. von der Pfordten. v. Aschenbrenner. v. Ringelmann.
v. Zwehl. Graf v. Reigersberg. v. Manz.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

20. Gesetz vom 23. September 1861, die Vervollständigung und Ausdehnung der bayerischen Staatseisenbahnen betr.

Maximilian II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrats, mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Der Bedarf zur Vervollständigung und Ausdehnung der bayerischen Staatseisenbahnen wird

1. für Herstellung eines zweiten Schienengeleises auf den Bahnstrecken zwischen	
a) Pasing und Augsburg,	
b) München und Großhesselohe,	
c) Nürnberg und Fürther Kreuzung,	
d) von Hof in der Richtung nach Schwarzenbach,	
e) zur Geleisevermehrung in den Bahnhöfen zu München, Augsburg und Nürnberg auf den Betrag von	2 010 000 fl.
2. zum Bau einer Eisenbahn vom Staatsbahnhofe in Nördlingen an die bayerische Grenze zum Anschlusse an die württembergische Eisenbahn, einschließlich der dadurch veranlaßten Erweiterung der Bahnhofslokalitäten in Nördlingen auf den Betrag von	900 000 fl.
3. zum Bau einer Eisenbahn von Ansbach nach Würzburg auf den Betrag von	10 000 000 fl.
4. für den Bau einer Eisenbahn von Nürnberg nach Würzburg auf den Betrag von	10 000 000 fl.
zusammen auf den Maximalbetrag von	22 910 000 fl.

(zweiundzwanzig Millionen neunhundertzehntausend Gulden) festgesetzt.

Artikel 2.

Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtiget, zur Deckung dieses Bedarfes und nach Maßgabe desselben ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen im Maximalbetrage von zweiundzwanzig Millionen neunhundertzehntausend Gulden aufzunehmen.

Gegenwärtiges Eisenbahnanlehen wird als Fortsetzung der nach den Gesetzen vom 19. März 1856, die Eisenbahnbaudotation für die VII. Finanzperiode betreffend und vom 1. Juli 1856, den Ausbau der Eisenbahnlinie von Rosenheim bis an die Landesgrenze bei Salzburg, dann von Lichtenfels bis zur Landesgrenze gegen Koburg betreffend, aufgenommenen Anlehen erklärt und es ist sich daher bezüglich der Tilgung nach den für diese Anlehen im Finanzgesetze für die VIII. Finanzperiode gegebenen Bestimmungen zu richten.

Artikel 3.

Die Ausgaben für die Verzinsung der Baukapitale während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind aus den budgetmäßigen Fonds der kgl. Eisenbahnbau-Dotationskasse, insoweit solche nicht zur Verzinsung und gesetzlichen Tilgung der früheren Eisenbahnanlehen, dann zu der im Finanzgesetze für die VIII. Finanzperiode bestimmten jährlichen Rückzahlung des Guthabens der alten Schuld erforderlich sind, zu nehmen. Der etwa auf diese Weise nicht zu deckende Mehrbetrag ist durch entsprechende Erhöhung des oben im Artikel 2 gegebenen Anlehenskredits zu beschaffen.

Artikel 4.

Die Erübrigungen an den durch frühere Gesetze bewilligten Baukrediten für die Ludwigs-Süd-Nordbahn, Ludwigs-Westbahn, Maximiliansbahn, München-Augsburg-Ulm- und Lichtenfels-Koburgerbahn werden bestimmt:

a) zur Deckung des Passivrestes der München-Rosenheim-Salzburgerbahn,
b) zur Erweiterung des Bahnhofes in Aschaffenburg, und
c) zur Vermehrung des Fahrmaterials.

Gegeben Berchtesgaden den 23. September 1861.

Max.

Frhr. v. Schrenk. v. Zwehl. v. Neumayr. Frhr. v. Mulzer.
v. Pfeufer. v. Spies.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

21. Gesetz vom 29. Oktober 1861, die Verlängerung der Ostbahnen in der Oberpfalz und Oberfranken betr.

Maximilian II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Für den Fall der Herstellung einer Eisenbahn von Schwandorf über Weiden nach Bayreuth und von Weiden nach Schwarzenbach oder Eger durch die Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen ist die Staatsregierung ermächtigt, die durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. März 1856, den Bau von Eisenbahnen durch Privatunternehmer von Nürnberg über Amberg nach Regensburg ꝛc. betreffend, gegebene Gewährleistung eines jährlichen Zinsenertrages von viereinhalb vom Hundert auch auf das Bau- und Einrichtungskapital dieser neuen Bahnstrecken in der Art auszudehnen, daß die Zinsengewährschaft für diese neuen Bahnstrecken erst mit dem Tage der Betriebseröffnung derselben beginnt, jedoch gleichzeitig mit der auf 35 Jahre festgesetzten Zinsengewährschaft für die im genannten Gesetze vom 19. März 1856 bezeichneten Bahnlinien zu erlöschen hat, und daß das Bau- und Einrichtungskapital für sämtliche im Gesetze vom 19. März 1856 und im gegenwärtigen Gesetze aufgeführten Bahnlinien den Gesamtbetrag von 60 Millionen Gulden nicht übersteigen darf.

Artikel 2.

Die Bestimmungen der Artikel 3 und 5 des oben erwähnten Gesetzes vom 19. März 1856 finden auch auf die im Artikel 1 bezeichneten neuen Bahnstrecken Anwendung.

Artikel 3.

Die für die Staatsbahn festgesetzten Tarifmaximalsätze sind auch für die durch das Gesetz vom 19. März 1856 und das gegenwärtige Gesetz bezeichneten und konzessionierten Bahnen verbindlich; die Tarife besagter Bahnen unterliegen der Genehmigung des Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

Gegeben Berchtesgaden den 29. Oktober 1861.

Max.

Frhr. v. Schrenk. v. Zwehl. v. Neumayr. Frhr. v. Mulzer.
v. Pfeufer. v. Spies.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

ad 21. Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 3. Januar 1862 für die kgl. priv. Aktiengesellschaft der bayer. Ostbahnen zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Schwandorf über Weiden nach Bayreuth und Eger.

Maximilian II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir erteilen der von Uns privilegierten Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen auf Ansuchen ihres Verwaltungsrates in Gemäßheit des Gesetzes vom

29. Oktober v. J., die Verlängerung der Ostbahnen in der Oberpfalz und Oberfranken betr., die Konzession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn

von Schwandorf über Weiden nach Bayreuth und von Weiden bis an die Landesgrenze gegen Eger

unter nachstehenden Bestimmungen und Vorbehalten:

§ 1.

Die Eisenbahn von Schwandorf über Weiden nach Bayreuth und von Weiden an die Landesgrenze bei Eger soll als ein integrierender Teil der bayerischen Ostbahnen von der bayerischen Ostbahngesellschaft gebaut und für Rechnung derselben ohne Ausscheidung der alten und neuen Bahnen betrieben werden.

§ 2.

Zu diesem Behufe gestatten Wir der Ostbahngesellschaft, die vorhandenen Erübrigungen an ihrem Aktienkapitale zur Herstellung dieser neuen Eisenbahnen zu verwenden und bewilligen die Ausdehnung der Zinsengewährschaft des Staates von viereinhalb vom Hundert, wie solche für die bisher gebauten Ostbahnlinien eingeräumt worden ist, auch auf das Bau- und Einrichtungskapital dieser neuen Bahnstrecken in der Art, daß die Zinsengewährschaft für diese neuen Bahnstrecken erst mit dem Tage der Betriebseröffnung derselben beginnt, jedoch gleichzeitig mit der auf fünfunddreißig Jahre festgesetzten Zinsengewährschaft für die im Gesetze vom 19. März 1856 bezeichneten Bahnlinien zu erlöschen hat und daß das Bau- und Einrichtungskapital für sämtliche im Gesetze vom 19. März 1856 und im Gesetze vom 29. Oktober v. J. aufgeführten Bahnlinien den Gesamtbetrag von sechzig Millionen Gulden nicht übersteigen darf.

§ 3.

Bei der gänzlichen Vereinigung der zu bauenden neuen mit den bisher gebauten Ostbahnlinien finden die Satzungen der Ostbahngesellschaft, die besonderen Bestimmungen und Entschließungen wegen des Baues und Betriebes der bisherigen Ostbahnlinien, insbesondere Unsere Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 12. April 1856, soweit nicht in den nachstehenden Paragraphen anders bestimmt wird, auch auf die Bahnstrecken von Schwandorf über Weiden nach Bayreuth und von Weiden an die Landesgrenze bei Eger ihrem ganzen Inhalte nach Anwendung.

§ 4.

Die Bestimmungen der §§ 10, 11, 13, 14 und 15 Unserer Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 12. April 1856 werden fortan durch die hier nachfolgenden neuen Bestimmungen ersetzt:

a) In bezug auf § 10 der Konzessionsurkunde:

Die Gesellschaft ist ermächtigt und kann nötigenfalls angehalten werden, eine Telegraphenleitung für die Zwecke ihres Betriebes und Dienstes herzustellen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, ihre Bahntelegraphen zur unentgeltlichen Beförderung von Staatsdepeschen insoweit benutzen zu lassen, als dieselben nicht für den Bahndienst in Anspruch genommen sind.

Die Gesellschaft ist nicht befugt, Privatdepeschen durch ihre Bahntelegraphen zu befördern. Sollte jedoch von Seite der Staatsregierung für angemessen

erachtet werden, die Beförderung von Privatdepeschen durch diese Bahntelegraphen stattfinden zu lassen, so ist die Gesellschaft verbunden, insoweit die Linie für den Bahndienst nicht in Anspruch genommen ist, neben der Besorgung von Staatsdepeschen auch den Privatdepeschenverkehr und zwar ganz in derselben Weise und nach denselben jeweils bestehenden Bestimmungen durch ihre Bahntelegraphen zu vermitteln, wie dies bei den Staatseisenbahnstationen der Fall ist. Die für solche Beförderung nach den jeweils bestehenden Tarifsätzen anfallenden Gebühren gehören der Gesellschaft.

Die benötigten Formulare und sonstigen Papiere können von der Staatstelegraphenanstalt gegen Vergütung der Anschaffungskosten bezogen werden.

Alle Depeschen müssen registriert werden.

Die betreffenden Staatsorgane sind befugt, die Gesellschaftstelegraphenbureaus zu visitieren und von den Depeschen und Registern Einsicht zu nehmen. Die Gesellschaft hat ihre neuen Telegraphenleitungen bezüglich der Tragstangen so herzustellen, daß dieselben, wenn es von der Staatsregierung für erforderlich erachtet werden sollte, auch zur Anlegung von Drähten für den Staatstelegraphen benutzt werden können.

b) In bezug auf § 11 der Konzessionsurkunde:

Der Staatsregierung steht das Recht zu, längs der konzessionierten Eisenbahnen Telegraphenleitungen herzustellen und alle jene Maßregeln und Verbesserungen anzuordnen, die, ohne dem Bahnbetrieb zu schaden, für den Telegraphendienst förderlich sind.

Die Gesellschaft hat in diesem Falle:

a) die Herstellung der Leitung auf dem Bahneigentum unentgeltlich zu gestatten;
b) die nötigen Lokale für die Telegraphenbureaus in entsprechendem Zustande gegen einen jährlichen Mietzins von 12 kr. per Quadratschuh der benützten heizbaren Zimmer zur Verfügung zu stellen, jedoch auch in den größeren Stationen höchstens nur 3 heizbare Zimmer, dann eine Kammer, einen Kellerraum und eine Holzlege;
c) die Bewachung der hergestellten Leitungen durch ihre Bahnwärter unentgeltlich besorgen zu lassen;
d) dem speziell abgeordneten Staatstelegraphendienstpersonal jederzeit freie Fahrt zu gestatten.

c) In bezug auf § 13 der Konzessionsurkunde:

Der Staatsregierung bleibt behufs der Wahrung der Staatsinteressen die Beaufsichtigung und Überwachung des Ostbahnbetriebes vorbehalten.

Insbesondere unterliegen alle Tarife der Genehmigung des Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten, ohne dessen Zustimmung keine Änderung an den genehmigten Tarifnormen und Sätzen eintreten darf.

Die für die Staatseisenbahnen festgesetzten Maximalsätze des Tarifs für die Beförderung von Personen und Gütern, sowie für andere Transporte dürfen auch bei den Ostbahnen nicht überschritten werden.

Im Falle außerordentlicher Teuerung der Nahrungsmittel ist die Staatsregierung berechtigt, die zeitweilige Herabsetzung der Frachtpreise für Nahrungsgegenstände zu verlangen.

Schüblinge aller Art nebst der nötigen Begleitungsmannschaft müssen von der Gesellschaft in derselben Weise und zu denselben Tarifsätzen befördert werden, wie auf den Staatsbahnen.

d) In bezug auf § 14 der Konzessionsurkunde:

Der Fahrtenplan wird zwischen der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten und der Direktion der bayer. Ostbahnen vereinbart und unterliegt der Genehmigung des kgl. Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

Die Staatsregierung ist berechtigt, Verfügung zu treffen, wenn sich die konzessionierte Gesellschaft mit den angrenzenden Eisenbahnverwaltungen in Betreff der wechselseitigen Verkehrsverhältnisse nicht vereinigen kann oder wenn bei der Einrichtung des Fahrtenplanes die Zwecke der Postanstalt nicht gehörig berücksichtigt werden.

e) In bezug auf § 15 der Konzessionsurkunde:

Die Gesellschaft hat sich aller Transporte auf der Eisenbahn zu enthalten, die nach den dermalen geltenden Bestimmungen durch das Postregale der Postanstalt ausschließlich vorbehalten sind.

Der kgl. Postanstalt ist die unbeschränkte Benutzung der Bahnen für den Postverkehr bei allen Fahrten vorbehalten.

Die Ostbahngesellschaft ist verpflichtet, zu diesem Zwecke auf sämtlichen im Betrieb befindlichen Bahnlinien zu täglich drei von der Postverwaltung zu bestimmenden Zügen eigene für den Dienst nach Angabe der Postverwaltung eingerichtete Bahnpostwagen, sodann bei den übrigen Zügen auf Verlangen gut verschließbare Gepäckwagen nach Bedarf zur Verfügung zu stellen.

Für die Herstellung, Unterhaltung, Beleuchtung, Beheizung und Reinigung der Bahnpostwagen und für die Benutzung der Gepäckwagen werden der Gesellschaft von Seite der Postanstalt $3^{9}/_{10}$ kr. für jede mit einem solchen Wagen zurückgelegte Wegstunde vergütet.

Das zur Besorgung des Postdienstes erforderliche Personal, sowie zur Inspektion abgeordnete Beamte genießen in diesen Wägen die freie Fahrt für die Zeit und Fahrstrecke, auf welche sich ihr Dienst und resp. ihr Kommissorium erstreckt.

Einzelne Briefpakete, welche die Postanstalt zwischen gewissen Stationen an der Eisenbahn ohne eigene Begleitung versenden zu lassen zweckdienlich findet, hat die Gesellschaft an den betreffenden Stationen durch ihre eigenen Bediensteten gegen Bescheinigung übernehmen und abgeben zu lassen und für die richtige Ablieferung und den unversehrten Zustand und Verschluß jedes solchen Pakets zu haften.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, an jeder Eisenbahnstation für die Ausübung des Postdienstes auf Verlangen ein eigenes, zureichendes, entsprechend gelegenes, heizbares und gut versichertes Lokal an die Postanstalt gegen einen jährlichen Mietzins von 12 kr. per Quadratschuh zu überlassen und zu unterhalten.

Für die Diensteinrichtung, Beheizung, Beleuchtung und Reinigung dieser Lokale wird von der Postanstalt Sorge getragen.

§ 5.

Rücksichtlich der Fortsetzung der Weiden-Egerer-Bahn von der Landesgrenze bis Eger und ihres Anschlusses an andere Bahnen haben der Gesellschaft die Bestimmungen und Verabredungen, welche in dieser Beziehung mit Österreich noch zu treffen sind, nachdem dieselben zum Abschlusse gediehen sein werden zur Richtschnur zu dienen und es hat die Gesellschaft überhaupt rücksichtlich dieses Anschlusses, sowie des Anschlusses an die Neuenmarkt-Bayreuther-Bahn und der Regelung des desfallsigen wechselseitigen Betriebsdienstes den Anordnungen Unseres Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten nachzukommen.

§ 6.

Die Aktiengesellschaft ist verpflichtet, für alle von der Staatsregierung künftig für wünschenswert erachteten Eisenbahnverbindungen den freien Anschluß an ihre Bahnen bei den von der Staatsregieruug bestimmten Punkten und die Herstellung eines direkten Verkehrs zu gestatten.

§ 7.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, mit der Ausführung des Unternehmens längstens binnen drei Monaten zu beginnen, die neuen Bahnlinien innerhalb drei Jahren vom Tage der Ausfertigung der gegenwärtigen Konzessionsurkunde an gerechnet zu vollenden und dieselben sofort in Betrieb zu setzen.

Für die Bahnlinie von Weiden bis an die Landesgrenze bei Eger hat die dreimonatliche Frist des Beginnes des Unternehmens und die dreijährige Frist der Vollendung der Bauarbeiten erst von dem Tage an zu laufen, von welchem an die Fortführung dieser Bahnlinie von der Landesgrenze nach Eger und in nördlicher Richtung von der Staatsregierung als gesichert erkannt wird.

Im Falle die im Absatze 1 und 2 gegebenen Fristen nicht eingehalten werden sollten, ist die Staatsregierung befugt, auf Kosten und Gefahr der Gesellschaft den Ausbau zu vollenden oder sonst das Fehlende nachzutragen.

§ 8.

Wegen der Vereinigung der zu bauenden neuen mit den bisher gebauten Ostbahnlinien wird gegenwärtige Konzession für dieselbe Zeitdauer verliehen, auf welche sich Unsere Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 12. April 1856 erstreckt und hat somit gleichzeitig mit dieser letzteren zu erlöschen.

München den 3. Januar 1862.

Max.

Frhr. v. Schrenk. v. Pfeufer.

Auf Königlich Allerhöchsten Befehl:
der Generalsekretär:
Ministerialrat Nüßler.

ad 21. Konzessionsurkunde vom 4. Juni 1863 für die Eisenbahn von Eger bis zur bayer. Grenze bei Waldsassen.

Ausgefertigt in Gemäßheit der Allerhöchsten Entschließung vom 13. April 1863.

§ 1.

Die kaiserlich königlich österreichische Staatsverwaltung verleiht der königlich privilegierten Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen auf Grund des Eisenbahnkonzessionsgesetzes vom 14. September 1854 das Recht zum Baue und Betriebe einer Lokomotiveisenbahn von Eger bis zur bayerischen Grenze bei Waldsassen zum Anschlusse an die bayerische Ostbahn.

§ 2.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Bau dieser Strecke sobald als möglich spätestens aber binnen drei Jahren vom Tage der Genehmigung des Bauprojektes an gerechnet, zu vollenden und diese Bahnstrecke ordnungsmäßig in Betrieb zu setzen.

§ 3.

Die Bauten werden nach den von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Plänen auszuführen sein.

§ 4.

Im Interesse der verschiedenen Verwaltungszweige übernimmt die Gesellschaft die Verpflichtung, im Bahnhofe zu Eger die erforderlichen Amts- und Wohnungslokalitäten und eine achtzig Klafter lange, zur Einwaggonierung von Pferden und Fuhrwerken geeignete Rampe nach Verhältnis ihrer Beteiligung herzustellen.

§ 5.

Der Gesellschaft wird zum Zwecke des Baues der gedachten Eisenbahnstrecke das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der diesfälligen gesetzlichen Vorschriften in Ansehung jener Räume zugestanden, welche nach der Entscheidung der hierzu berufenen Behörden für unumgänglich notwendig erkannt werden.

§ 6.

Die Gesellschaft hat sich bei dem Baue und Betriebe der konzessionierten Bahnstrecke nach dem Inhalte der gegenwärtigen Konzessionsurkunde, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen (namentlich nach dem Eisenbahnkonzessionsgesetze vom 14. September 1854 und der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851), sowie nach den etwa künftig zu erlassenden Verordnungen zu benehmen. — Die Gesellschaft wird jedoch der in § 89 der Eisenbahnbetriebsordnung vorgesehenen Entrichtung eines Pauschales für die erhöhten Kosten der Polizeiaufsicht und für die gefällsämtliche Überwachung enthoben.

§ 7.

Die Gesellschaft hat daher auch insbesondere die Post nach Vorschrift des § 68 der gedachten Eisenbahnbetriebsordnung zu befördern, wobei die kaiserlich österreichische Postverwaltung im Einverständnisse mit der kgl. bayerischen Postverwaltung für einen von der Station Eger täglich abzusendenden Zug die Abfahrtsstunden und dessen Geschwindigkeit zu bestimmen befugt ist. — So oft der Postdienst mehr als einen acht-

rädrigen oder zwei vierrädige Wägen erfordert, erhält die Gesellschaft für jeden weiters beizustellenden Wagen eine zu vereinbarende billige Entschädigung per Meile.

§ 8.

Die Gesellschaft hat ferner die Verpflichtung, der Staatstelegraphenverwaltung die Herstellung von Telegraphenleitungen längs der Bahn auf ihrem Grunde und Boden ohne besondere Vergütung desselben zu gestatten, und die Bewachung der hergestellten Leitung durch ihr Bahnpersonale ohne besonderes Entgelt zu übernehmen. — Dagegen hat auch die Gesellschaft das Recht, die Drähte für den Betriebstelegraphen an die Pfähle des Staatstelegraphen zu befestigen; doch bleibt die Benutzung des ersteren nur ausschließlich auf die den Betrieb betreffenden Mitteilungen beschränkt und steht daher diese Benutzung unter dem Einflusse und der Beaufsichtigung der Staatsverwaltung.

§ 9.

Überhaupt wird über die Telegraphenleitung längs der fraglichen Bahnlinie, dann über die polizeiliche Paß- und Fremdenbehandlung, sowie über die post- und zollämtliche Grenzmanipulation mit der königlich bayerischen Regierung die erforderliche Verabredung gepflogen werden, welche Verabredung auch für die Gesellschaft Geltung hat, und soviel es die Gesellschaft betrifft, von derselben in Erfüllung gebracht werden muß.

§ 10.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, die Einmündung anderer Bahnen in die im Art. 1 erwähnte auf österreichischem Gebiet hergestellte Strecke zu gestatten, und die Modalitäten dieser Einmündung und des diesfallsigen Anschlußdienstes nach Einvernehmung der Gesellschaft festzusetzen.

§ 11.

In Ansehung des für die fragliche Bahn eintretenden Tarifes dürfen für das Publikum keine ungünstigeren Bestimmungen in Anwendung kommen, als für die bayerischen Ostbahnen.

§ 12.

Weiters verpflichtet sich die konzessionierte Gesellschaft, den mit der Aktiengesellschaft der böhmischen Westbahn unterm 20. August 1862 vereinbarten Tarif für Kohlentransporte sofort in Wirksamkeit zu setzen.

§ 13.

Die Militärtransporte müssen auf der österreichischen Eisenbahnstrecke nach ermäßigten Tarifpreisen besorgt werden, welche für Militärs einzeln oder in Körpern ein Dritteil, für Pferde, Gepäck, Militärgüter oder Kriegsmateriale die Hälfte der gewöhnlichen Gebühr betragen. Für Frachtstücke, welche in keiner Tarifsklasse angeführt sind, wird die Fracht nach der für Waren zweiter Klasse bestehenden Gebühr bezahlt. — Diese Bestimmung findet auch auf die k. k. Gendarmerie Anwendung.

§ 14.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörde oder zur Wahrung der Interessen des Ärars infolge dieser Konzession oder aus Gefällsrücksichten

die Eisenbahnen benutzen und sich mit dem Auftrage ihrer Behörde ausweisen, müssen samt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§ 15.

Die Dauer der Konzession wird auf sechzig Jahre vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, festgesetzt, nach deren Ablauf das Eigentum der auf österreichischem Gebiete gelegenen Bahnstrecke samt allen unbeweglichen Zugehörungen ohne Entgelt lastenfrei und unmittelbar an den österreichischen Staat übergeht. — Sollte innerhalb dieser Konzessionsdauer der Reinertrag nicht zureichen, das Anlagekapital samt Zinsen zu tilgen, so verbleibt der Gesellschaft der ungeschmälerte Betrieb der Bahn auf so lange, bis nebst der Verzinsung auch der Ersatz des Kapitals erfolgt ist. — Der österreichischen Staatsverwaltung bleibt aber auch das Recht vorbehalten, diese Bahnstrecke zu jeder Zeit nach vorausgegangener halbjähriger Kündigung gegen Erlag der Anlagekosten nebst den etwa rückständigen Zinsen hiervon in Silber einzulösen.

§ 16.

Der österreichischen Staatsverwaltung wird vorbehalten, wenn — ungeachtet vorausgegangener Warnung — von Seite der konzessionierten Gesellschaft wiederholte Verletzungen oder Nichtbefolgungen der in der Konzessionsurkunde oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollten, die den Gesetzen (namentlich dem Eisenbahnkonzessionsgesetze v. 14. Sept. 1854) entsprechenden Maßregeln dagegen zu treffen.

Wien am 4. Juni 1863.

Sr. k. k. apost. Majestät wirkl. geh. Rat und Minister für Handel und Volkswirthschaft ꝛc.

Graf. v. Wickenburg.

(L. S.)

Nr. $\frac{8038}{683}$ 1863.

Ad. Ritter v. Schmid,
k. k. Ministerialrat.

22. Gesetz vom 10. November 1861, den Bau einer Eisenbahn von Würzburg an die badische Grenze betr.

Maximilian II.,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Für den Bau einer Eisenbahn von Würzburg an die Landesgrenze zum Anschlusse an eine badische Eisenbahn nach Heidelberg wird der Baubedarf einschließlich der dadurch veranlaßten Erweiterung der Bahnhoflokalitäten in Würzburg auf den Maximalbetrag von drei Millionen Gulden festgesetzt.

Artikel 2.

Bezüglich der Aufbringung, Verzinsung und Tilgung obiger Summe von drei Millionen Gulden finden die Bestimmungen von Artikel 2 und 3 des Gesetzes vom 23. September 1861, die Vervollständigung und Ausdehnung der bayerischen Staatsbahnen betreffend, gleichmäßige Anwendung.

Gegeben Berchtesgaden den 10. November 1861.

Max.

Frhr. v. Schrenk. v. Zwehl. v. Neumayr. Frhr. v. Mulzer.
v. Pfeufer. v. Spies.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

23. Gesetz vom 5. Oktober 1863, die Vervollständigung und weitere Ausdehnung der bayer. Staatseisenbahnen betr.

Maximilian II.,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben 2c. 2c.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrats, mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Der Bedarf zur Vervollständigung und weiteren Ausdehnung der bayerischen Staatseisenbahnen wird:

1. für Herstellung eines zweiten Schienengeleises auf den Bahnstrecken zwischen a) Würzburg und Retzbach, und b) Aschaffenburg und Laufach auf den Betrag von . . .	705 500 fl.
2. zum Bau einer Eisenbahn von München über Ingolstadt zum Anschlusse an die Süd-Nordbahn bei Gunzenhausen mit einer Abzweigung nach Pleinfeld auf den Betrag von . .	19 000 000 fl.
3. zum Bau einer Eisenbahn von München resp. Großhesselohe in östlicher Richtung an die bayerisch-österreichische Landesgrenze bei Simbach, eventuell Neuhaus, auf den Betrag von	15 400 000 fl.
4. zum Bau einer Eisenbahn von Freilassing nach Reichenhall auf den Betrag von	1 200 000 fl.
5. für den Fall der Herstellung einer unmittelbaren Bahnverbindung mit der Schweiz von Lindau über Bregenz nach Rheineck zum Bau der Bahnstrecke von Lindau bis an die Landesgrenze auf den Betrag von	1 000 000 fl.
zusammen auf den Maximalbetrag von	37 305 500 fl.

(Siebenunddreißig Millionen dreihundertfünftausend fünfhundert Gulden) festgestellt.

Artikel 2.

Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung dieses Bedarfes und nach Maßgabe desselben ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen im Maximalbetrage von siebenunddreißig Millionen dreihundertfünftausend fünfhundert Gulden aufzunehmen.

Gegenwärtiges Eisenbahnanlehen wird als Fortsetzung der in dem Gesetze vom 23. September 1861, die Vervollständigung und Ausdehnung der bayerischen Staatseisenbahnen betreffend, Artikel 2 bezeichneten, dann der in dem eben erwähnten und dem weiteren Gesetze vom 10. November 1861, den Bau einer Eisenbahn von Würzburg an die badische Grenze betreffend, festgestellten Anlehen erklärt.

Artikel 3.

Bezüglich der Verzinsung und Tilgung obiger Summe von siebenunddreißig Millionen dreihundertfünftausend fünfhundert Gulden finden die Bestimmungen von Artikel 2 und 3 des Gesetzes vom 23. September 1861, die Vervollständigung und Ausdehnung der bayerischen Eisenbahnen betreffend, gleichmäßige Anwendung.

Gegeben München den 5. Oktober 1863.

Max.

Frhr. v. Schrenk. v. Zwehl. v. Neumayr. Frhr. v. Mulzer.
v. Pfeufer. Lutz.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

24. Gesetz vom 10. Juli 1865, die Eisenbahnbau-Dotation für die VIII. Finanzperiode betr.

Ludwig II.,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates, mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Der Bedarf zur Vervollständigung der bayerischen Staatseisenbahnen wird:

1. an Fahrmaterial für die im Betriebe stehenden Staatseisenbahnen und die noch im laufenden Jahre zur Eröffnung gelangenden neuen Bahnstrecken unter Einziehung des, an dem im Finanzgesetze vom 10. November 1861 Titel II § 7 Ziffer 4 Absatz 3 für Vermehrung des Transportmaterials

bewilligten Kredite bestehenden Restbetrages zu 2 230 000 fl. auf den Betrag von . . . . . 3 800 500 fl.

2. für die Herstellung der Nürnberg-Würzburger Eisenbahn über den im Gesetze vom 23. September 1861 gegebenen Baukredit auf den Betrag von . . . . . 2 200 000 fl.
3. für die neue Bahnhofanlage in Würzburg auf den Betrag von 2 216 312 fl.
4. für die Erweiterung des Staatsbahnhofes in Nürnberg auf den Betrag von . . . . . 1 480 000 fl.
5. für die Erweiterung der Bahnhöfe zu Gunzenhausen und Ansbach auf den Betrag von . . . . . 204 000 fl.

zusammen auf den Maximalbetrag von . . . . . 9 900 812 fl.

(Neun Millionen neunmalhunderttausend achthundert zwölf Gulden) festgestellt.

Artikel 2.

Zur Deckung obigen Bedarfes wird bestimmt:

1. die Erübrigung an dem durch das Gesetz vom 23. September 1861 bewilligten Baukredite für die Ansbach-Würzburger Bahn und die mutmaßliche Erübrigung an dem durch Gesetz vom 10. November 1861 bewilligten Baukredite für die Bahnstrecke von Würzburg an die badische Grenze;
2. der Erlös des alten Bahnhofes zu Würzburg;
3. ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen im Maximalbetrage von 8 660 000 fl.

Artikel 3.

Das Staatsministerium der Finanzen ist ermächtigt, obiges Staatsanlehen nach Maßgabe des Bedarfes zu realisieren. Dasselbe wird als Fortsetzung der nach den Gesetzen vom 19. März 1856 und vom 1. Juli 1856 festgestellten Eisenbahnanlehen erklärt.

Artikel 4.

Bezüglich der Verzinsung und der Aufbringungskosten obiger Summe von acht Millionen sechsmalhundertsechzigtausend Gulden finden die Bestimmungen des Artikels 3 des Gesetzes vom 23. September 1861, „die Vervollständigung und Ausdehnung der bayerischen Staatseisenbahnen betreffend", gleichmäßige Anwendung.

Die Bestimmungen über die Tilgung werden den jeweiligen Finanzgesetzen vorbehalten.

Gegeben Schloß Berg am 10. Juli 1865.

Ludwig.

Frhr. von der Pfordten. v. Neumayr. v. Pfeufer. v. Lutz. v. Bomhard. v. Koch. v. Pfretzschner.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

25. Gesetz vom 28. April 1867, den Bau einer Eisenbahn von Schweinfurt nach Kissingen betr.

Ludwig II.,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrats, mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Der Bedarf für den Bau einer Eisenbahn von Schweinfurt über Örlenbach nach Kissingen wird einschließlich der dadurch veranlaßten Erweiterung der Bahnhofsanlage in Schweinfurt auf den Maximalbetrag von drei Millionen achthundertachtzigtausend Gulden festgestellt.

Der Bau dieser Bahn hat jedoch erst zu beginnen, wenn deren Anschluß in der Richtung nach Meiningen gesichert ist.

Artikel 2.

Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung dieses Bedarfes und nach Maßgabe desselben ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen im bezeichneten Maximalbetrage aufzunehmen. Dieses Anlehen wird als Fortsetzung der nach den Gesetzen vom 19. März 1856 und vom 1. Juli 1856 festgestellten Eisenbahnanlehen erklärt.

Bezüglich der Verzinsung und der Aufbringungskosten obiger Summe von drei Millionen achthundertachtzigtausend Gulden finden die Bestimmungen des Artikels 3 des Gesetzes vom 23. September 1861, die Vervollständigung und Ausdehnung der bayerischen Staatseisenbahnen betreffend, gleichmäßige Anwendung.

Die Bestimmungen über die Tilgung werden den jeweiligen Finanzgesetzen vorbehalten.

Gegeben München den 28. April 1867.

Ludwig.

Fürst v. Hohenlohe. v. Bomhard. v. Pfretzschner.
Frhr. v. Pechmann. v. Gresser. v. Schlör. Frhr. v. Pranckh.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

26. Gesetz vom 29. Oktober 1867, die Vervollständigung der bayer. Staatseisenbahnen betr.

Ludwig II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrats, mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Der Bedarf zur Abhilfe dringender Bedürfnisse bei den Staatseisenbahnen wird:

1. für Erweiterung, Vervollständigung und Verbesserung von Bahnhofanlagen und Stationseinrichtungen:	
a) in Rosenheim auf	300 000 fl.
b) in Augsburg auf	160 000 fl.
c) in Erlangen auf	125 000 fl.
d) in Aschaffenburg auf	115 000 fl.
e) in Neuenmarkt auf	122 000 fl.
f) in Hof auf	45 000 fl.
g) in Bayreuth auf	42 400 fl.
zusammen auf	909 400 fl.
2. für Herstellung von Bahn- und Wechselwärter-, dann Bahnmeisterwohnungen auf	257 600 fl.
3. für Herstellung eines zweiten Schienengeleises auf den Bahnstrecken zwischen a) der Fürther Kreuzung und Fürth, b) Untersteinach und Neuenmarkt, c) Hof und der bayerisch-sächsischen Grenze auf	408 000 fl.
4. zur Bestreitung des Mehraufwandes für die Bahnstrecke von Starnberg über Tutzing nach Penzberg und Peißenberg auf	75 000 fl.
5. zur Beschaffung von Dienstlokalitäten für die Geschäftsabteilung des Staatseisenbahnbaues bei der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten mittels Erwerbung des Hauses Nr. 48 an der Briennerstraße in München auf den Betrag von	200 000 fl.
zusammen auf den Maximalbetrag von	1 850 000 fl.

(Eine Million achtmalhundertfünfzigtausend Gulden)

festgestellt.

Artikel 2.

Der Staatsminister des Handels und der öffentlichen Arbeiten ist ermächtigt, zur Deckung dieses Bedarfes die nach Erfüllung der in Tit. II § 7 Ziffer 4 Abs. 2 des Finanzgesetzes vom 10. November 1861 der Eisenbahnrente zugewiesenen Verwendungen sich noch ergebenden Mehreinnahmen aus dem Betriebe der Staatsbahnen in den zwei letzten Jahren der VIII. Finanzperiode zu verwenden; eventuell ist der

Staatsminister der Finanzen ermächtigt, insoferne sich solche Mehreinnahmen in ausreichendem Maße nicht ergeben sollten, zu diesem Zwecke nach Maßgabe des noch fehlenden Betrages ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen aufzunehmen.

Das eventuell aufzunehmende Eisenbahnanlehen wird als Fortsetzung der nach den Gesetzen vom 19. März 1856 und vom 1. Juli 1856 festgestellten Eisenbahnanlehen erklärt.

Bezüglich der Verzinsung und Aufbringungskosten der mittels Anlehens zu beschaffenden Summe finden die Bestimmungen des Art. 3 des Gesetzes vom 23. September 1861, die Vervollständigung und Ausdehnung der bayerischen Staatseisenbahnen betreffend, gleichmäßige Anwendung.

Die Bestimmungen über die Tilgung werden den jeweiligen Finanzgesetzen vorbehalten.

Gegeben Hohenschwangau den 29. Oktober 1867.

Ludwig.

Fürst v. Hohenlohe. v. Pfretzschner. Frhr. v. Pechmann. v. Gresser.
v. Schlör. Frhr. v. Pranckh. v. Lutz.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
S. v. Kobell.

27. Gesetz vom 16. Mai 1868, die Vervollständigung der bayer. Staatseisenbahnen betr.

Ludwig II.,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates, mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Zur Vervollständigung bereits bestehender Einrichtungen der Staatseisenbahnen werden folgende Maximalkredite eröffnet:

1. für die Erweiterung des Bahnhofes München und Herstellung einer Zentralwerkstätte daselbst der Betrag von . . . 2 783 000 fl.
2. für den Ausbau der Holzkirchen-Miesbacher Bahn und deren Ausdehnung bis Schliersee der Betrag von . . . . . 590 000 fl
3. für die Herstellung einer Schienenverbindung zwischen dem Bahnhofe Unter-Peißenberg und dem ärarialischen Kohlenwerk am Peißenberg der Betrag von . . . . . 200 000 fl.
4. für Herstellung des Doppelgeleises zwischen Retzbach und Heigenbrücken auf der Würzburg-Aschaffenburger Bahn der Betrag von . . . . . 1 412 280 fl.

5. für Ergänzungsbauten im Bahnhofe zu Würzburg der Betrag von	154 720 fl.
6. für die Herstellung einer Ergänznngsbahn von Rosenheim über Kirchseeon nach München der Betrag von	4 000 000 fl.
7. für Anschaffung zweier Dampfboote und dreier Schleppschiffe zur Vermehrung des Materials der Bodensee-Dampfschiffahrt der Betrag von	260 000 fl.
8. zur Bestreitung der durch die generelle Projektierung der im Art. 1 des ursprünglichen Gesetzentwurfes aufgeführten Bahnen erwachsenen Kosten der Betrag von	100 000 fl.
9. zur Bestreitung der Kosten für Detailprojektierung einzelner Bahnen der Betrag von	500 000 fl.
Daher ein Gesamtbetrag zu	10 000 000 fl.

(Zehn Millionen Gulden).

Artikel 2.

Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des im Art. 1 festgesetzten Bedarfes und nach Maßgabe desselben ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen im Maximalbetrage von 10 000 000 fl. (zehn Millionen Gulden) aufzunehmen.

Dieses Eisenbahnanlehen wird als eine Fortsetzung der nach den Gesetzen vom 19. März 1856, die Eisenbahnbau-Dotation für die VII. Finanzperiode betreffend; vom 1. Juli 1856, den Ausbau der Linie von Rosenheim bis an die Landesgrenze, dann der Linie von Lichtenfels gegen Koburg bis an die Landesgrenze betreffend; vom 6. Oktober 1863, die Vervollständigung und weitere Ausdehnung der bayerischen Staatseisenbahnen betreffend; vom 10. Juli 1865, die Eisenbahnbau-Dotation für die VIII. Finanzperiode betreffend; endlich vom 22. März 1867, den Bau einer Eisenbahn von Schweinfurt nach Kissingen betreffend, aufgenommenen Eisenbahnanlehen erklärt und es ist sich bezüglich der Tilgung dieses Anlehens nach den Bestimmungen der hierfür maßgebenden Finanzgesetze zu richten.

Bezüglich der Verzinsung und Aufbringungskosten der zu beschaffenden Summe finden die Bestimmungen des Art. 3 des Gesetzes vom 23. September 1861, die Vervollständigung und Ausdehnung der bayerischen Staatseisenbahnen betreffend, gleichmäßige Anwendung.

Gegeben Schloß Berg den 16. Mai 1868.

Ludwig.

Fürst v. Hohenlohe. v. Pfretzschner. v. Gresser. v. Schlör.
Frhr. v. Pranckh. v. Lutz. v. Hörmann.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

28. Gesetz vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Vervollständigung der bayer. Staatsbahnen, dann Erbauung von Vizinalbahnen betr.

Ludwig II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates, mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Zur Vervollständigung des bayerischen Staatseisenbahnnetzes sollen folgende Linien zur Ausführung kommen:

1. Regensburg-Ingolstadt-Donauwörth-Maxbahn;
2. Rosenheim-Mühldorf;
3. München-Buchloe-Memmingen-Grenze;
4. Peißenberg-Biesenhofen;
5. Weilheim-Partenkirchen-Grenze;
6. Biesenhofen-Füssen-Grenze;
7. Augsburg-Ingolstadt;
8. Landshut-Ingolstadt;
9. Mühldorf-Vilshofen;
10. Donauwörth-Treuchtlingen;
11. Nürnberg-Ansbach-Krailsheim resp. Grenze;
12. Nürnberg-Bayreuth;
13. Örlenbach-Neustadt-Grenze;
14. Gemünden-Burgsinn-Grenze;
15. Aschaffenburg-Miltenberg;
16. Schweinfurt-Arnstein-Gemünden;
17. Verbindungsbahn zwischen der Nürnberg-Würzburger und Ansbacher Bahn;
18. Verbindungsbahn zwischen der Bahn München-Buchloe und Augsburg-Buchloe über das Lechfeld;
19. Fichtelgebirgsbahn;
20. Fortsetzung der Kronacher Bahn nach Norden;
21. Wassertrüdingen-Dinkelsbühl;
22. Bayerische Waldbahn.

Artikel 2.

Bahnverbindungen von lokaler Wichtigkeit, welche vom Staate oder durch Privatunternehmung hergestellt werden, sollen nur unter der Voraussetzung Aussicht auf Unterstützung haben, wenn für dieselben die Grunderwerbung und die Herstellung der Erdarbeiten ohne Inanspruchnahme von Staatsfonds gesichert ist.

Zur Förderung solcher Vizinalbahnen soll aus den Überschüssen der Rente der Staatsbahnen und den Ertragsanteilen der Staatskasse an den Überschüssen der kgl. priv. bayerischen Ostbahnen nach Erfüllung aller finanzgesetzlichen und budgetmäßigen

Bestimmungen der Vizinaleisenbahnbaufond gebildet werden, dessen Verwaltung der Eisenbahnbau-Dotationskasse überwiesen wird.

Aus diesem Fond kann höchstens die Hälfte desjenigen Aufwandes entnommen werden, welcher für eine auf dem Wege der Gesetzgebung festgestellte Vizinalbahn nach Erfüllung der in Abs. I dieses Artikels aufgestellten Bedingung erforderlich ist.

Als Dotation für die IX. Finanzperiode werden dem Vizinaleisenbahnbaufond die Mehreinnahmen aus dem Betriebe der Staatsbahnen aus den zwei letzten Jahren der VIII. Finanzperiode überwiesen, soweit über dieselben noch nicht gesetzlich verfügt ist.

Artikel 3.

Von den in Artikel 1 aufgeführten Bahnen sollen die nachbenannten Linien zunächst zur Ausführung kommen und wird der Bauaufwand für dieselben festgesetzt:

1.	für die Eisenbahn von Regensburg im Donauthale bis Donauwörth und von da aufwärts auf der linken Seite der Donau bis zur Maxbahn auf den Betrag von	22 000 000 fl.
2.	für die Eisenbahn von Nürnberg über Ansbach nach Krailsheim resp. Grenze	12 500 000 fl.
3.	für die Eisenbahn von Schweinfurt nach Meiningen, hier Örlenbach-Neustadt-Grenze auf den Betrag von	6 400 000 fl.
4.	für die Eisenbahn von Gemünden durch das Sinnthal zum Anschluß an die Bahn von Schlüchtern nach Obersinn . .	3 422 000 fl.
5.	für die Eisenbahn von München nach Buchloe-Memmingen-Grenze	13 000 000 fl
6.	für die Eisenbahn von Aschaffenburg nach Miltenberg auf den Betrag von	3 000 000 fl.
7.	für die Eisenbahn von Ingolstadt nach Augsburg auf den Betrag von	5 900 000 fl.
8.	für die Eisenbahn von Rosenheim nach Mühldorf auf den Betrag von	8 500 000 fl.
9.	für die Eisenbahn von Nürnberg über Hersbruck nach Bayreuth auf den Betrag von	15 730 000 fl.
10.	für Erweiterung der Station Neu-Ulm auf den Betrag von	390 000 fl.
11.	für die Eisenbahn von Wassertrüdingen nach Dinkelsbühl auf den Betrag von	1 930 000 fl.
	zusammen auf den Maximalbetrag von	92 772 000 fl.

mit Worten „Zweiundneunzig Millionen siebenhundertzweiundsiebenzigtausend Gulden".

Für den Fall, daß der Bau der Linien Cham-Straubing und Straubing-Mühldorf nicht innerhalb der Frist von zwei Jahren von der kgl. priv. Ostbahngesellschaft in Angriff genommen sein sollte, ist die kgl. Staatsregierung ermächtigt, die Bahn von Mühldorf nach Vilshofen zu bauen, und wird zu diesem Zwecke eventuell zu der in Abs. I entzifferten Summe von 92 772 000 fl. noch ein weiterer Maximalbetrag von 9 500 000 fl. bewilligt.

Artikel 4.

Der kgl. Staatsregierung wird zur Deckung des in Artikel 3 festgesetzten Gesamtbetrages ein außerordentlicher Kredit von 92 772 000 fl., mit Worten: zweiundneunzig

Millionen siebenhundertzweiundsiebenzigtausend Gulden, eventuell 102 272 000 fl., mit Worten: einhundertzwei Millionen zweihundertzweiundsiebenzigtausend Gulden, auf acht Jahre, von Erlassung des gegenwärtigen Gesetzes an gerechnet, eröffnet.

Zur Flüssigmachung dieses Kredits nach Maßgabe des jeweiligen Partialbedarfs ist der kgl. Staatsminister der Finanzen ermächtigt, ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen in gleichem Betrage aufzunehmen.

Dieses Eisenbahnanlehen wird als eine Fortsetzung der seit dem Gesetze vom 19. März 1856, die Eisenbahnbau-Dotation für die VII. Finanzperiode betr., aufgenommenen Eisenbahnanlehen erklärt, und es ist sich hinsichtlich der Tilgung dieses Anlehens nach den Bestimmungen der hierfür maßgebenden Finanzgesetze zu richten.

Artikel 5.

Die Ausgaben für Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung des in Artikel 4 gewährten Anlehenskredites zu beschaffen.

Von der Zeit der Übergabe der einzelnen Bauobjekte an den Betrieb hat die Verzinsung der an dieselben verwendeten Summen aus der Eisenbahnrente zu erfolgen.

Gegeben München den 29. April 1869.

Ludwig.

Fürst v. Hohenlohe. v. Pfretzschner. v. Gresser. v. Schlör.
Frhr. v. Pranckh. v. Lutz. v. Hörmann.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

29. Gesetz vom 29. April 1869, die Ausdehnung der bayer. Ostbahnen betr.

Ludwig II.,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Für den Fall, daß die kgl. privilegierte Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen eine Eisenbahn:

a) von Regensburg direkt nach Nürnberg im Kostenbetrage zu 19 400 000 fl.
b) von Cham nach Straubing zu . . . . . 7 245 000 fl.
c) von Straubing nach Mühldorf zu . . . . . 11 875 000 fl.

d) von Straubing direkt nach Sünching zu . . . . . 790 000 fl.
e) von Neufahrn bei Ergoldsbach direkt nach Obertraubling zu 3 685 000 fl.
f) von einem Punkte der Weiden-Bayreuther Bahn zu einem Punkte der Amberg-Nürnberger Bahn zu . . . . . 4 000 000 fl.

herstellt, ist die Staatsregierung ermächtigt, die Gewährleistung eines jährlichen Zinsenertrages von 4½ % für das Bau- und Einrichtungskapital dieser neuen Bahnen bis zum Maximalbetrage von 47 000 000 fl. in der Art zu übernehmen, daß die Zinsengewährschaft mit dem Tage der Betriebseröffnung jeder einzelnen neuen Bahnstrecke beginnt und mit dem 31. Dezember 1904 erlischt.

Artikel 2.

Zur Herbeiführung einer vollständigen Vereinigung des Betriebs dieser neuen Bahnen mit den schon früher gebauten Bahnen der bayerischen Ostbahngesellschaft kann die Zinsengewährschaft für die in den Gesetzen vom 19. März 1856 und 29. Oktober 1861 aufgeführten Bahnlinien bis zum 31. Dezember 1904 verlängert werden.

Artikel 3.

Die Bestimmungen der Artikel 3 und 5 des erwähnten Gesetzes vom 19. März 1856 und des Artikels 3 des Gesetzes vom 29. Oktober 1861 finden auch auf die im Artikel 1 bezeichneten neuen Bahnen Anwendung.

Gegeben München, den 29. April 1869.

Ludwig.

Fürst v. Hohenlohe. v. Pfretzschner. v. Gresser. v. Schlör.
Frhr. v. Pranckh. v. Lutz. v. Hörmann.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

ad 29. Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 3. August 1869 für die kgl. priv. Aktiengesellschaft der bayer. Ostbahnen zum Baue neuer Bahnlinien.

Ludwig II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir erteilen der kgl. priv. Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen auf Ansuchen ihres Verwaltungsrates in Gemäßheit des Gesetzes vom 29. April d. J., die Ausdehnung der bayer. Ostbahnen betreffend, die Konzession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn:

a) von Regensburg über Neumarkt nach Nürnberg im Kostenbetrage zu . . . . . 19 400 000 fl.
b) von Cham nach Straubing zu . . . . . 7 245 000 fl.
c) von Straubing nach Mühldorf zu . . . . . 11 875 000 fl.

d) von Straubing direkt nach Sünching zu . . . . . 790000 fl.
e) von Neufahrn bei Ergoldsbach direkt nach Obertraubling zu 3685000 fl.
f) von Weiden über Vilseck nach Neukirchen zu . . . . . 4000000 fl.
zusammen im Maximalbetrage von . . . . . 47000000 fl.

(Sieben und vierzig Millionen Gulden) süddeutscher Währung, nach Maßgabe der Allerhöchsten Verordnung vom 20. Juni 1855, die Erbauung von Eisenbahnen betreffend, unter nachstehenden Bedingungen und Vorbehalten:

§ 1.

Die Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen hat die genannten neuen Eisenbahnen als integrierende Bestandteile ihres Bahnnetzes nach den von der Staatsregierung genehmigten Bauplänen zu bauen und ohne Ausscheidung ihrer älteren und neuen Bahnen zu betreiben.

§ 2.

Zur Herstellung dieser neuen Bahnen gestatten Wir der bayerischen Ostbahngesellschaft:

a) ihr bisheriges Aktienkapital von 60000000 fl. um 20000000 fl. (Zwanzig Millionen Gulden) durch Emission neuer Stammaktien à 200 fl. süddeutscher Währung zu erhöhen, wobei den bisherigen Aktien ein Vorzugsrecht in der Art eingeräumt wird, daß für je drei Aktien der früheren Emission eine Aktie der neuen Emission al pari übernommen werden kann, und
b) zur Beschaffung des erforderlichen weiteren Kapitals ein Prioritätsanlehen nach Maßgabe des Bedürfnisses bis zum Maximalbetrage von 27000000 fl. (Siebenundzwanzig Millionen Gulden) aufzunehmen, wobei die näheren Modalitäten der Aufnahme, Verzinsung und Tilgung dieses Anlehens der Genehmigung der Staatsregierung vorbehalten bleiben.

§ 3.

Zur Herbeiführung einer vollständigen Vereinigung des Betriebes der genannten neuen Bahnen mit den schon früher gebauten Bahnen der bayerischen Ostbahngesellschaft genehmigen Wir auf Grund des Gesetzes vom 29. April d. J., die Ausdehnung der bayerischen Ostbahnen betreffend, daß

a) die Zinsengewährschaft des Staates zu 4½% für das Bau- und Einrichtungskapital der in den Konzessionsurkunden vom 12. April 1856 und 3. Januar 1862 bezeichneten, bisher gebauten Ostbahnlinien bis zum 31. Dezember 1904 verlängert und demgemäß bis zu diesem Termine auch die Geltendmachung des Rechtes des Staates auf Einlösung der Bahnen hinausgerückt werde und daß
b) die Staatsregierung für das Bau- und Einrichtungskapital der vorbezeichneten neuen Ostbahnlinien bis zum Maximalbetrage von 47000000 fl. die Gewährleistung eines jährlichen Zinsenertrages von viereinhalb vom Hundert, wie solche für die bisher gebauten Ostbahnlinien eingeräumt worden ist, in der Art übernehme, daß die Zinsengewährschaft mit dem Tage der Betriebseröffnung jeder einzelnen neuen Bahnstrecke beginnt und mit dem 31. Dezember 1904 erlischt und mit dem Ablaufe der Garantiezeit das Recht des Staates auf Einlösung der neuen Bahnen in gleicher Weise wie bei den älteren Ostbahnlinien beginnt.

§ 4.

Die neuen Aktien werden während der Bauzeit der sämtlichen neuen Bahnlinien mit 4½% verzinst und haben vor der Vollendung sämtlicher neuen Bahnen an der Dividende der im Betriebe stehenden Bahnen keinen Anteil.

Die Verzinsung des Bau- und Einrichtungskapitals für die neuen Bahnlinien ist während der Bauzeit aus den Baufonds zu leisten, mit dem Tage der Betriebseröffnung jeder einzelnen neuen Bahnstrecke geht die Verzinsung für den Bauaufwand derselben auf den Betriebsfond über.

§ 5.

Bei der gänzlichen Vereinigung der zu bauenden neuen mit den bisher gebauten Ostbahnlinien finden die Satzungen der Ostbahngesellschaft, die besonderen Bestimmungen und Entschließungen wegen des Baues und Betriebes der bisherigen Ostbahnlinien, insbesondere die Allerhöchsten Konzessionsurkunden vom 12. April 1856 und 3. Januar 1862, soweit nicht in der gegenwärtigen Konzessionsurkunde anders bestimmt wird auch auf die zu bauenden neuen Ostbahnlinien ihrem ganzen Inhalte nach Anwendung.

§ 6.

Die Bestimmungen der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 12. April 1856 § 5 Abs. 4 und 5, dann § 20 Ziff. 5 werden in folgender Weise abgeändert:

1. Die Bestimmung des § 5 Abs. 4 und 5 erhält folgende Fassung:
„Die Grundflächen müssen durchgängig für zwei Geleise erworben und größere Kunstbauten für eine Doppelbahn hergestellt werden. Die Ausführung der Erdarbeiten und übrigen Kunstbauten für die Doppelbahn, bzw. die Herstellung des zweiten Geleises bleibt dem Ermessen der Gesellschaft anheimgegeben, bis der einjährige Rohertrag per Stunde die Summe von 60000 fl. rheinisch erreicht."

2. Im § 20 Ziffer 5 ist statt der Worte „und zwar nach der Abstufung" zu setzen: „und zwar nach der Größe des aufgewendeten Aktienkapitals in folgender Abstufung".

Bei lit. a und b ist statt „die Rente" zu setzen:
„die Rente des Aktienkapitals",
und die Bestimmung lit. c und d so zu fassen:
„c) Beträgt die Rente des Aktienkapitals über 7 bis einschließlich 8 Prozent, so erhält der Staat ½ Prozent.
d) Beträgt die Rente des Aktienkapitals über 8 Prozent, so erhält der Staat außer dem in lit. c bestimmten Anteile die Hälfte des Mehrertrages über 8 Prozent."

Überdies ist eine Änderung der Gesellschaftssatzungen in folgenden Punkten herbeizuführen:

1. Die Bestimmung der Satzungen in § 35 C Ziffer 5 ist mit der eben erwähnten neuen Fassung des § 20 Ziffer 5 der Konzessionsurkunde vom 12. April 1856 in Einklang zu bringen.

2. Im § 35 D Ziffer 4 Abs. 2 der Satzungen ist die Bestimmung:
„Aus den übrigen 10 Prozent können an Mitglieder der Direktion Gratifikationen gegeben werden" dahin abzuändern:

„Aus den übrigen 10 Prozent werden fünf Prozent zu Gratifikationen an die Mitglieder der Direktion und an die Bediensteten des Betriebs verwendet."

3. Den Satzungen ist in einem besonderen Nachtrage noch die Bestimmung beizufügen:

„Die transitorischen Bestimmungen der §§ 43, 44 und 45 der Satzungen treten im Jahre 1871 außer Wirksamkeit und die §§ 24 und 25 der Satzungen in volle Geltung, indem die ordentliche Generalversammlung des Jahres 1871 12 Mitglieder des Verwaltungsrates und 6 Ersatzmänner wählt. Die neugewählten Mitglieder treten sofort nach der Generalversammlung in Funktion."

§ 7.

Die bayerische Ostbahngesellschaft ist verpflichtet:

a) den Bau von Vizinaleisenbahnen, welche in ihre Bahnlinien einmünden, auf jede Weise durch Übernahme der Bauführung und des künftigen Betriebes zu erleichtern und zu fördern, wogegen die Staatsregierung beim Baue neuer Bahnen, welche im Rayon der bayerischen Ostbahnen liegen, der Ostbahngesellschaft die Priorität vor anderen Privatbewerbern einräumen wird;

b) bei der künftigen Aufnahme ihres subalternen Dienstpersonals gemäß Unserer Allerhöchsten Verordnung vom 6. April dieses Jahres auf Militärbewerber vorzugsweise Rücksicht zu nehmen.

§ 8.

Die bayerische Ostbahngesellschaft ist verpflichtet, die neuen Bahnlinien alsbald in Bau zu nehmen und innerhalb 6 Jahren vom Tage der gegenwärtigen Konzessionsurkunde an gerechnet zu vollenden, die einzelnen neuen Bahnstrecken aber sogleich nach ihrer Vollendung in Betrieb zu setzen. Widrigensfalls ist die Staatsregierung befugt, auf Kosten und Gefahr der Gesellschaft den Ausbau zu vollenden oder sonst das Fehlende nachzutragen.

§ 9.

Wegen Vereinigung der zu bauenden neuen mit den bisher gebauten Ostbahnlinien wird gegenwärtige Konzession für dieselbe Zeitdauer verliehen, auf welche sich die Allerhöchsten Konzessionsurkunden vom 12. April 1856 und 3. Januar 1862 erstrecken und hat somit gleichzeitig mit diesen letzteren zu erlöschen.

Hohenschwangau den 3. August 1869.

Ludwig.

v. Pfretzschner. v. Schlör.

Auf Königlich Allerhöchsten Befehl:
der Generalsekretär:
Ministerialrat v. Cetto.

30. Gesetz vom 29. April 1869, die Erbauung von Vizinalbahnen zwischen Erding und Schwaben, dann zwischen Langenzenn und Siegelsdorf betr.

Ludwig II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Wenn für Herstellung einer Vizinalbahn von Erding nach Schwaben die nach Artikel 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 29. April 1869 — die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatsbahnen, dann Erbauung von Vizinalbahnen betreffend — erforderlichen Voraussetzungen einer Staatssubvention erfüllt werden, ist die Staatsregierung ermächtigt, die Ausführung dieser Vizinalbahn zu übernehmen und ist der hierfür nötige Bedarf im Maximalbetrage von 413000 fl. je zur Hälfte dem Vizinaleisenbahnbaufonde und der Eisenbahnbau-Dotationskasse zu entnehmen.

Artikel 2.

Bei der gleichmäßigen Erfüllung der im Artikel 1 erwähnten Voraussetzungen für den Bau einer Vizinaleisenbahn von Langenzenn nach Siegelsdorf ist die Staatsregierung ermächtigt, auch die Ausführung dieser Vizinalbahn zu übernehmen und ist der hierfür nötige Bedarf im Maximalbetrage von 108000 fl. je zur Hälfte dem Vizinaleisenbahnbaufonde und der Eisenbahnbaudotationskasse zu entnehmen.

Artikel 3.

Für den Fall die Roheinnahme aus dem Transporte auf den in den Artikeln 1 und 2 erwähnten Bahnen das Dreifache der 4½ prozentigen Zinsen des aus Staatsmitteln bestrittenen Bauaufwandes übersteigen, kann aus dem Überschusse eine Verzinsung und Amortisation des für Grunderwerbung und Erdarbeiten aufgewendeten Kapitals bis zu 5 Prozent gewährt werden.

Art. 4.

Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des aus der Eisenbahnbau-Dotationskasse für Herstellung der in den Artikeln 1 und 2 bezeichneten Bahnen zu bestreitenden Bedarfes im Gesamtbetrage von 260500 fl. (zweihundert sechzigtausend fünfhundert Gulden) ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen in gleichem Betrage aufzunehmen, bezüglich dessen die im Gesetze vom 29. April 1869 Artikel 4 und 5 getroffenen Bestimmungen gleichmäßige Anwendung finden.

Gegeben München den 29. April 1869.

Ludwig.

Fürst v. Hohenlohe. v. Pfretzschner. v. Gresser. v. Schlör.
Frhr. v. Pranckh. v. Lutz. v. Hörmann.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

31. Gesetz vom 10. Juli 1870, den Bau einer Vizinalbahn von Rothenburg an der Tauber nach Steinach betr.

Ludwig II.,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Wenn für Herstellung einer Vizinalbahn von Rothenburg an der Tauber nach Steinach die im Artikel 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatsbahnen, dann die Erbauung von Vizinalbahnen betreffend, erforderlichen Voraussetzungen einer Staatssubvention erfüllt werden, ist die Staatsregierung ermächtigt, die Ausführung dieser Vizinalbahn zu übernehmen, und ist der dafür erforderliche Maximalbetrag von 442000 fl. je zur Hälfte aus dem Vizinaleisenbahnbaufond und der Eisenbahnbau-Dotationskasse zu entnehmen.

Artikel 2.

Für den Fall die Roheinnahmen aus dem Transporte auf der im Artikel 1 bezeichneten Bahn das Dreifache der 4½ prozentigen Zinsen des aus Staatsmitteln bestrittenen Aufwandes übersteigen, kann aus dem Überschusse eine Verzinsung und Amortisation des für Grunderwerbung und Erdarbeiten aufgewendeten Kapitals bis zu 5 Prozent gewährt werden.

Artikel 3.

Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtiget, zur Deckung des aus der Eisenbahnbau-Dotationskasse für Herstellung der Vizinalbahn von Rothenburg an der Tauber nach Steinach zu bestreitenden Bedarfes im Betrage von 221000 fl. (zweihunderteinundzwanzigtausend Gulden) ein auf Staatseisenbahnen zu versicherndes Anlehen in gleichem Betrage aufzunehmen, bezüglich dessen die im Gesetze vom 29. April 1869 Artikel 4 und 5 getroffenen Bestimmungen gleichmäßige Anwendung finden.

Gegeben Hohenschwangau den 10. Juli 1870.

Ludwig.

Graf v. Bray. v. Pfretzschner. v. Schlör. Frhr. v. Pranckh. v. Lutz. v. Braun.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

32. Gesetz vom 10. Juli 1870, den Bau einer Vizinalbahn von Spalt nach Georgensgmünd betr.

Ludwig II.,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Wenn für Herstellung einer Vizinalbahn von Spalt nach Georgensgmünd die im Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 29. April 1869 — die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatsbahnen, dann Erbauung von Vizinalbahnen betreffend — erforderlichen Voraussetzungen einer Staatssubvention erfüllt werden, ist die Staatsregierung ermächtiget, die Ausführung dieser Vizinalbahn zu übernehmen, und ist der dafür erforderliche Bedarf im Maximalbetrage von 290000 fl. je zur Hälfte aus dem Vizinaleisenbahnbaufond und der Eisenbahnbau-Dotationskasse zu entnehmen.

Artikel 2.

Für den Fall die Roheinnahmen aus dem Transporte auf der im Artikel 1 bezeichneten Bahn das Dreifache der 4½ prozentigen Zinsen des aus Staatsmitteln bestrittenen Aufwandes übersteigen, kann aus dem Überschusse eine Verzinsung und Amortisation des für Grunderwerbung und Erdarbeiten aufgewendeten Kapitals bis zu 5 Prozent gewährt werden.

Artikel 3.

Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtiget, zur Deckung des aus der Eisenbahnbau-Dotationskasse für Herstellung der Vizinalbahn von Spalt nach Georgsgemünd zu bestreitenden Bedarfs im Betrage von 145000 fl. (einhundertfünfundvierzigtausend Gulden) ein auf Staatseisenbahnen zu versicherndes Anlehen in gleichem Betrage aufzunehmen, bezüglich dessen die im Gesetze vom 29. April 1869 Artikel 4 und 5 getroffenen Bestimmungen gleichmäßige Anwendung finden.

Gegeben Hohenschwangau den 10. Juli 1870.

Ludwig.

Graf v. Bray. v. Pfretzschner. v. Schlör. Frhr. v. Pranckh. v. Lutz. v. Braun.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

33. Gesetz vom 10. Juli 1870, den Bau einer Vizinalbahn von Immenstadt nach Sonthofen betr.

Ludwig II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates, mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Wenn für Herstellung einer Vizinaleisenbahn von Immenstadt nach Sonthofen die im Art. 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatsbahnen, dann Erbauung von Vizinalbahnen betreffend, erforderlichen Voraussetzungen einer Staatssubvention erfüllt werden, ist die Staatsregierung ermächtiget, die Ausführung dieser Vizinalbahn zu übernehmen, und ist der dafür nötige Bedarf im Maximalbetrage von 340000 fl. je zur Hälfte aus dem Vizinaleisenbahnbaufond und der Eisenbahnbau-Dotationskasse zu entnehmen.

Artikel 2.

Für den Fall die Roheinnahmen aus dem Transporte auf der im Artikel 1 bezeichneten Bahn das Dreifache der 4½ proz. Zinsen des aus Staatsmitteln bestrittenen Aufwandes übersteigen, kann aus dem Überschusse eine Verzinsung und Amortisation des für Grunderwerbung und Erdarbeiten aufgewendeten Kapitals bis zu 5 % gewährt werden.

Artikel 3.

Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtiget, zur Deckung des aus der Eisenbahnbau-Dotationskasse für Herstellung der Vizinalbahn von Immenstadt nach Sonthofen zu bestreitenden Bedarfes im Betrage von 170000 fl. (einhundert siebenzigtausend Gulden) ein auf Staatseisenbahnen zu versicherndes Anlehen in gleichem Betrage aufzunehmen, bezüglich dessen die im Gesetze vom 29. April 1869 Art. 4 und 5 getroffenen Bestimmungen gleichmäßige Anwendung finden.

Gegeben Hohenschwangau den 10. Juli 1870.

Ludwig.

Graf v. Bray. v. Pfretzschner. v. Schlör. Frhr. v. Pranckh. v. Lutz. v. Braun.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

34. Gesetz vom 30. Juli 1870, den Bau von Vizinaleisenbahnen durch die bayer. Ostbahngesellschaft betr.

Ludwig II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Für den Fall, daß die kgl. priv. Aktiengesellschaft der Ostbahnen aus den Erübrigungen ihres ursprünglichen Aktienkapitals von 60 Mill. Gulden die Herstellung von Vizinaleisenbahnen übernimmt, welche in ihr Bahnnetz einmünden, ist die Staatsregierung ermächtigt, die durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. März 1856, den Bau von Eisenbahnen durch Privatunternehmer von Nürnberg über Amberg nach Regensburg ꝛc. betr., festgesetzte Gewährleistung eines jährlichen Zinsertrages von viereinhalb vom Hundert für jenen Aufwand zuzugestehen, welcher nach Abzug der Kosten für Grunderwerbung und Herstellung der Erdarbeiten auf eine solche Bahn erwächst und von der genannten Aktiengesellschaft aus den vorbezeichneten Erübrigungen bestritten wird.

Artikel 2.

Zur Aufrechthaltung einer vollständigen Vereinigung des Betriebes der sämtlichen dieser Aktiengesellschaft gehörigen Bahnlinien finden die über Beginn und Erlöschung der Zinsengewährschaft und über die Genehmigung der Tarife gegebenen Bestimmungen des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung der bayerischen Ostbahnen betreffend, auch auf die nach Maßgabe dieses Gesetzes zu bauenden Vizinalbahnen gleichmäßige Anwendung.

Gegeben München den 30. Juli 1870.

Ludwig.

Graf v. Bray. v. Pfretzschner. v. Schlör. Frhr. v. Pranckh. v. Lutz. v. Braun.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

ad 34. Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 10. November 1870 für die kgl. priv. Aktiengesellschaft der bayer. Ostbahnen zum Baue und Betriebe einer Zweigbahn von Tirschenreuth nach Wiesau.

Ludwig II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir erteilen der kgl. priv. Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen auf Ansuchen ihres Verwaltungsrates die Konzession zum Baue und Betriebe einer Zweigbahn von Tirschenreuth nach Wiesau nach Maßgabe der Allerhöchsten Verordnung vom 20. Juni 1855, die Erbauung von Eisenbahnen betr., unter folgenden Bestimmungen und Vorbehalten:

§ 1.

Die Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen hat die neue Bahn im unmittelbaren Anschlusse an die bestehende Ostbahnlinie bei Wiesau als einen integrierenden Bestandteil der bayerischen Ostbahnen nach dem von der Staatsregierung genehmigten Bauplane und Kostenanschlage zu bauen und als eine mit der Hauptbahn vollständig vereinigte Zweigbahn zu betreiben.

§ 2.

Nachdem die Stadtgemeinde Tirschenreuth sich verbindlich gemacht hat, die Kosten der Grunderwerbung und der Herstellung der Erdarbeiten für diese Zweigbahn im Betrage von 62 000 fl. zu übernehmen, so sind von der Ostbahngesellschaft nur die weiteren Baumittel im veranschlagten Betrage zu 248 000 fl. zu beschaffen. Derselben wird gestattet, diesen Bauaufwand aus den Erübrigungen ihres ursprünglichen Aktienkapitals von 60 Millionen zu bestreiten; zugleich wird nach Maßgabe des Gesetzes vom 30. Juli 1870, betreffend den Bau von Vizinaleisenbahnen durch die bayerische Ostbahngesellschaft, die auf Grund der Gesetze vom 19. März 1856 und 29. April 1869 festgestellte Gewährleistung eines jährlichen Zinsertrages von 4 1/2 % (Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 12. April 1856 § 20 und Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 3. August 1869 § 3) in der gleichen Weise auch auf das Kapital ausgedehnt, welches die Ostbahngesellschaft aus den vorbezeichneten Erübrigungen auf Bau und Einrichtung der Zweigbahn verwendet.

Die Staatsregierung behält sich die Genehmigung des von der Ostbahngesellschaft mit der Stadtgemeinde Tirschenreuth über die Vizinalbahn Tirschenreuth-Wiesau abzuschließenden Vertrages vor.

§ 3.

Wegen vollständiger Vereinigung der neuen Zweigbahn mit den übrigen Ostbahnlinien finden die Satzungen der Ostbahngesellschaft und die Bestimmungen der Allerhöchsten Konzessionsurkunden für diese Gesellschaft vom 12. April 1856, 3. Januar 1862 und 3. August 1869 auf die neue Zweigbahn gleichmäßige Anwendung. Dies gilt insbesondere in bezug auf Beginn und Dauer der staatlichen Zinsgarantie, auf Ertragsanteil und Einlösungsrecht des Staates und auf die Dauer der Konzession.

Jedoch können die Grunderwerbungen und Erdarbeiten nur für ein einfaches Geleis bemessen werden.

Die besonderen Tarife für diese Bahn unterliegen der Genehmigung des Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

§ 4.

Die neue Zweigbahn ist alsbald in Bau zu nehmen und binnen zwei Jahren vom Tage der Konzessionserteilung zu vollenden.

Hohenschwangau den 10. November 1870.

Ludwig.

v. Pfretzschner. v. Schlör.

Auf Königlich Allerhöchsten Befehl:
der Generalsekretär:
Ministerialrat v. Cetto.

35. Gesetz vom 18. Februar 1871, die Erbauung einer Vizinalbahn von Holzkirchen nach Tölz betr.

Ludwig II.,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Wenn für Herstellung einer Vizinaleisenbahn von Holzkirchen nach Tölz die nach Art. 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 29. April 1869 — die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatseisenbahnen, dann Erbauung von Vizinaleisenbahnen betreffend — erforderlichen Voraussetzungen einer Staatssubvention erfüllt werden, so ist die Staatsregierung ermächtigt, die Ausführung dieser Vizinalbahn zu übernehmen und ist der hierfür erforderliche Maximalbetrag von 834000 fl. je zur Hälfte dem Vizinaleisenbahnbaufonde und der Eisenbahnbau-Dotationskasse zu entnehmen.

Artikel 2.

Aus den Erträgnissen des Betriebes der Bahn von Holzkirchen nach Tölz sind die sämtlichen auf den Betrieb und die Erhaltung der Bahn erwachsenden Kosten zu bestreiten. Von dem sich ergebenden Überschusse ist zunächst der 4 proz. Zins des vom Staate aus der Eisenbahnbau-Dotationskasse und dem Vizinaleisenbahnbaufond geleisteten Zuschusses zu berechnen. Der hiernach weiter verbleibende Betrag wird zur Verzinsung und Amortisation des für Grunderwerb und Erdarbeiten aufgewendeten Kapitals bis zu 5% hinausgegeben.

Artikel 3.

Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des aus der Eisenbahnbau-Dotationskasse für Herstellung der im Art. 1 bezeichneten Bahn zu bestreitenden Bedarfes im Betrage von 417000 fl. ein auf die Staatseisenbahnen zu

versicherndes Staatsanlehen im gleichen Betrage aufzunehmen, bezüglich dessen die im Gesetze vom 29. April 1869 Art. 4 und 5 getroffenen Bestimmungen gleichmäßige Anwendung finden.

Gegeben München den 18. Februar 1871.

Ludwig.

Graf v. Bray. v. Pfretzschner. v. Schlör. Frhr. v. Pranckh. v. Lutz. v. Braun.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

36. Gesetz vom 18. Februar 1871, die Vervollständigung der Doppelbahn auf der Bahnstrecke Untersteinach-Neuenmarkt-Hof betr.

Ludwig II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Behufs Vervollständigung der Doppelbahn auf der Bahnstrecke Untersteinach-Neuenmarkt-Hof durch Herstellung des zweiten Geleises zwischen den Bahnstationen Markt-Schorgast und Oberkotzau, dann durch Anlage eines weiteren Geleises zwischen dem Bahnhof Hof und der Überfahrt der Bayreuther Staatsstraße, ferner zur Einführung elektrischer Läutewerke an Stelle der optischen Signale auf der Bahnstrecke zwischen Neuenmarkt und Hof wird ein Maximalkredit von 1 100000 fl. (einer Million und einhunderttausend Gulden) eröffnet.

Artikel 2.

Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des im Art. 1 festgesetzten Bedarfes ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen in gleichem Betrage aufzunehmen.

Dieses Eisenbahnanlehen wird als eine Fortsetzung der seit dem Gesetze vom 19. März 1856 — die Eisenbahnbaudotation für die VII. Finanzperiode betreffend — aufgenommenen Eisenbahnanlehen erklärt.

Artikel 3.

Die Ausgaben für Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung des im Art. 1 gewährten Anlehenskredites zu beschaffen.

Von der Zeit der Vollendung der im genannten Artikel bezeichneten Objekte an hat die Verzinsung der für dieselben aufgewendeten Summe aus der Eisenbahnbetriebsrente zu erfolgen.

Die Tilgung dieses Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür maßgebenden Finanzgesetze.

Gegeben München den 18. Februar 1871.

Ludwig.

Graf v. Bray. v. Pfretzschner. v. Schlör. Frhr. v. Pranckh. v. Lutz. v. Braun.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

37. Gesetz vom 28. April 1872, die Vervollständigung der bayer. Staatseisenbahnen und der Bodensee-Trajektanstalten betr.

Ludwig II.,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates, mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Art. 1.

Der Bedarf zur Vervollständigung der Staatseisenbahnen wird

1.	Zur Bestreitung des Mehraufwandes für den Bau der Bahn von München über Ingolstadt nach Gunzenhausen mit Abzweigung von Treuchtlingen nach Pleinfeld auf	2 410 000 fl.
2.	zur Bestreitung des Mehraufwandes für den Bau der Bahn von Gemünden durch das Sinnthal zum Anschlusse an die Bahn von Schlüchtern nach Oberssinn auf	1 180 000 fl.
3.	zur Bestreitung des Mehraufwandes für den Bau der Bahn von München nach Braunau auf	2 350 000 fl.
4.	für den Ausbau des Staatsbahnhofes in Nürnberg auf . .	1 550 000 fl.
5.	für die Anlage der Zentralwerkstätte in Nürnberg auf . .	2 250 000 fl.
6.	für den Ausbau des Staatsbahnhofes in München einschließlich der Anlage einer Verbindungslinie zwischen Thalkirchen und Laim auf	1 600 000 fl.
7.	für den Neubau des Staatsbahnhofes in Rosenheim auf .	800 000 fl.
8.	für den Ausbau des Staatsbahnhofes in Augsburg auf . .	1 550 000 fl.
9.	für die Anlage einer Station zwischen Laufach und Aschaffenburg bei den sogenannten Weiberhöfen auf	37 800 fl.

10. für Herstellung des Doppelgeleises auf der Bahnstrecke Aschaffenburg-Landesgrenze bei Kahl auf . . . . . 351000 fl.
zur Ergänzung des Fahrmaterials der Bodenseedampfschiffahrt, namentlich zur Erweiterung der Trajektanstalt . . . . . 260000 fl.

zusammen auf den Maximalbetrag von . . . . . 14338800 fl.
(Vierzehn Millionen dreihundertachtunddreißigtausend achthundert Gulden) festgestellt.

Art. 2.

Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des in Art. 1 festgesetzten Bedarfes und nach Maßgabe desselben ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen im Maximalbetrage von 14338800 fl. (vierzehn Millionen dreihundertachtunddreißigtausend achthundert Gulden) aufzunehmen.

Dieses Eisenbahnanlehen wird als eine Fortsetzung der seit dem Gesetze vom 19. März 1856, die Eisenbahnbau-Dotation für die VII. Finanzperiode betreffend, aufgenommenen Eisenbahnanlehen erklärt und es ist sich bezüglich der Tilgung dieses Anlehens nach den Bestimmungen der hierfür maßgebenden Finanzgesetze zu richten.

Der Bedarf für die Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung der Anlehenssumme zu beschaffen. Von der Zeit der Vollendung der in Artikel 1 bezeichneten Objekte an hat die Verzinsung der für dieselben aufgewendeten Summe aus der Eisenbahnbetriebsrente zu erfolgen.

Gegeben München den 28. April 1872.

Ludwig.

Graf v. Hegnenberg-Dux. v. Pfretzschner. Frhr. v. Pranckh.
v. Lutz. v. Pfeufer. v. Fischer, Staatsrat.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

38. Gesetz vom 28. April 1872, die Ergänzung und Vermehrung des Fahrmaterials der bayer. Staatseisenbahnen betr.

Ludwig II.,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Art. 1.

Der Bedarf für die Ergänzung und Vermehrung des Fahrmaterials der Staatseisenbahnen wird auf den Betrag von 8000000 fl. (acht Millionen Gulden) festgestellt.

Art. 2.

Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des in Art. 1 festgestellten Bedarfes und nach Maßgabe desselben ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen im Maximalbetrage von 8000000 fl. (acht Millionen Gulden) aufzunehmen.

Dieses Eisenbahnanlehen wird als eine Fortsetzung der seit dem Gesetze vom 19. März 1856, die Eisenbahnbau-Dotation für die VII. Finanzperiode betreffend, aufgenommenen Eisenbahnanlehen erklärt und es ist sich bezüglich der Tilgung dieses Anlehens nach den Bestimmungen der hierfür maßgebenden Finanzgesetze zu richten.

Der Bedarf für die Verzinsung dieses Anlehens bis zum Schlusse der XI. Finanzperiode und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung der Anlehenssumme zu beschaffen, wegegen die Verzinsung der hiernach aufgenommenen Summe von der XII. Finanzperiode beginnend aus der Eisenbahnbetriebsrente zu erfolgen hat.

Gegeben München den 28. April 1872.

Ludwig.

Graf v. Hegnenberg-Dux. v. Pfretzschner. Frhr. v. Pranckh.
v. Lutz. v. Pfeufer. v. Fischer, Staatsrat.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

39. Gesetz vom 28. April 1872, die Anlage eines Rangierbahnhofes in Ingolstadt betr.

Ludwig II.,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates, mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Art. 1.

Der Mehrbedarf für die Anlage des Rangierbahnhofes in Ingolstadt innerhalb des Vorwerkgürtels am rechten Donauufer und für die Einführung der Bahnlinien von Regensburg, Donauwörth und Augsburg in diesen Bahnhof wird einschließlich der Kosten für die Erweiterung des Donauprofils und die Erbauung einer neuen Brücke für die Staatsstraße über die Donau bei Ingolstadt und für die gleichzeitig auszuführenden Fortifikationen und militärischen Einrichtungen auf 3442370 fl (drei Millionen vierhundertzweiundvierzigtausend dreihundert siebenzig Gulden) festgesetzt.

Art. 2.

Der Staatminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des im Art. 1 festgesetzten Bedarfs und nach Maßgabe desselben ein auf die Staatseisenbahnen zu

versicherndes Staatsanlehen im Maximalbetrage von 3442370 fl. (drei Millionen vierhundertzweiundvierzigtausend dreihundert siebenzig Gulden) aufzunehmen.

Dieses Eisenbahnanlehen wird als eine Fortsetzung der seit dem Gesetze vom 19. März 1856, die Eisenbahnbau-Dotation für die VII. Finanzperiode betreffend, aufgenommenen Eisenbahnanlehen erklärt und es ist sich bezüglich der Tilgung dieses Anlehens nach den Bestimmungen der hierfür maßgebenden Finanzgesetze zu richten.

Bezüglich der Verzinsung und Aufbringungskosten der zu beschaffenden Summe finden die Bestimmungen des Art. 5 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Vervollständigung und Ausdehnung der bayerischen Staatseisenbahnen ꝛc. betreffend, gleichmäßige Anwendung.

Das kgl. Kriegsministerium übernimmt die Verpflichtung zur Tilgung vorstehenden Anlehens bis zum Betrage von 674370 fl. (sechshundertvierundsiebenzigtausend dreihundert siebenzig Gulden) einen jährlichen Zuschuß von 50000 fl. (fünfzigtausend Gulden) auf Rechnung des Militäretats zu leisten.

Gegeben München den 28. April 1872.

Ludwig.

Graf v. Hegnenberg-Dux. v. Pfretzschner. Frhr. v. Pranckh.
v. Lutz. v. Pfeufer. v. Fischer, Staatsrat.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
Seb. v. Kobell.

40. Auszug aus dem Abschied für den Landtag des Königreichs Bayern vom 28. April 1872 § 46, die Ausdehnung der bayer. Ostbahnen betr.

Durch Gesamtbeschluß beider Kammern ist an Uns die Bitte gebracht,

„Anordnung zu treffen,

1. daß die kgl. privilegierte Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen zur sofortigen Ausführung der Bahnlinie von Mühldorf nach Landau a. d. J. veranlaßt werde;
2. daß die genannte Gesellschaft die Vorarbeiten für eine Bahnführung von Landau a. d. J. über Plattling, Deggendorf und Zwiesel an die bayerische Grenze unverzüglich herstelle und der kgl. Staatsregierung zur Vorlage bringe. Für den Fall die Ausführbarkeit dieser Linie und deren Fortsetzung bis Pilsen bis 1. Oktober 1872 sicher gestellt würde, möge die Ostbahngesellschaft ermächtigt werden, statt der im Gesetze vom 29. April 1869 genehmigten Linie Landau-Straubing-Cham die Linie Landau-Plattling-Deggendorf-Zwiesel-Grenze auszuführen unter Erhöhung des ihr durch genanntes Gesetz garantierten Bau- und Einrichtungskapitals für die neuen Linien um den Betrag der Mehrkosten des Bahnbaues von Landau über Zwiesel zur Grenze gegenüber des Baues von Landau über Straubing nach Cham;

3. daß jedoch in dem Falle, wenn der Bahnbau von Landau über Zwiesel bis 1. Oktober 1872 nicht sichergestellt werden könnte, die Ausführung der Linie von Landau über Straubing nach Cham sofort in Angriff genommen und mit möglichster Beschleunigung durchgeführt werde, endlich
4. daß die Ostbahngesellschaft veranlaßt werde, die Ausführung einer Bahn von Landau a. d. J., eventuell von Plattling nach Landshut und einer solchen von einem geeigneten Punkte der Mühldorf-Landauer Linie. durch das Rottthal unter Gewährung von Zinsengarantie seitens des Staates zu übernehmen und der bezügliche Gesetzentwurf alsbald dem Landtage in Vorlage zu bringen sei."

Hierauf erwidern Wir:

Unser Staatsministerium des kgl. Hauses und des Äußern wird Sorge tragen, daß der nunmehr in Angriff genommene Bau der Ostbahnlinie von Mühldorf nach Landau a. d. J. eifrigst betrieben und möglichst rasch seiner Vollendung entgegengeführt werde.

Der Bitte der Landtagskammern, wie dem eigenen Ansuchen der Verwaltung der kgl. privilegierten bayerischen Ostbahnen entsprechend, haben Wir unter Gestattung der vorläufigen Sistierung der Ausführung der im Artikel 1 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung der bayerischen Ostbahnen betreffend, inbegriffenen Bahnstrecke Landau-Straubing-Cham die Genehmigung zur Verleihung der Konzession zur Projektierung einer Bahnführung von Landau über Plattling-Deggendorf und Zwiesel an die bayerisch-österreichische Landesgrenze auf den Zeitraum bis zum 1. Oktober l. Js. erteilt.

Kann durch das Ergebnis der Projektion die Ausführbarkeit dieser Bahn, wie deren Anschluß an der Grenze und Fortsetzung nach Pilsen bis zum angegebenen Zeitpunkte sichergestellt werden, so wird der Ostbahngesellschaft unter Feststellung der erforderlichen näheren Bestimmungen die Ausführung dieser Bahn an Stelle der Bahnstrecke Landau-Straubing-Cham gestattet und zu diesem Behufe die in dem Gesetze vom 29. April 1869 ausgesprochene Gewährleistung eines jährlichen Zinsenertrages von 4½ % für das Bau- und Einrichtungskapital der neuen Ostbahnlinien auf den Betrag der Mehrkosten des Bahnbaues von Landau über Zwiesel zur Grenze gegenüber dem Baue der Bahnstrecke Landau-Straubing-Cham ausgedehnt, anderenfalls aber die genannte Gesellschaft zur unverzüglichen Ausführung der Bahnstrecke Landau-Straubing-Cham angehalten werden.

Der Ostbahngesellschaft ist auf Ansuchen ihres Verwaltungsrates die Konzession zur Projektierung einer Bahnlinie

a) von Landau a. d. J. bzw. Plattling über Dingolfing nach Landshut und
b) von einem geeigneten Punkte der Mühldorf-Landauer Bahnlinie durch das Rottthal bis Karpfham oder Pocking

bereits erteilt worden und wird Unser Staatsministerium des kgl. Hauses und des Äußern nicht ermangeln, behufs Übernahme einer 4½ proz. Zinsengarantie für das sich ergebende Bau- und Einrichtungskapital dieser Bahnen seiner Zeit einen bezüglichen Gesetzentwurf auszuarbeiten, welcher dem Landtage bei seinem nächsten Zusammentritte in Vorlage gebracht werden wird.

ad 40. Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 25. November 1872 für die kgl. priv. Aktiengesellschaft der bayer. Ostbahnen zum Baue einer Eisenbahn von Landau a. d. J. an die bayer. Grenze bei Eisenstein.

Ludwig II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Nachdem die kgl. priv. Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen durch ihren Verwaltungsrat das Gesuch gestellt hat, ihr die Konzession zur Erbauung einer Eisenbahn von Landau a. d. J. über Plattling, Deggendorf, Zwiesel an die bayerische Grenze bei Eisenstein zu erteilen und sie zugleich von dem Baue einer Eisenbahn von Landau a. d. J. über Straubing nach Cham zu entbinden, so verleihen Wir im Hinblicke darauf, daß die Ausführbarkeit ersterer Bahnlinie durch das vorgelegte generelle Projekt festgestellt ist und auch deren Anschluß an der Grenze und Fortsetzung nach Pilsen gesichert erscheint, dem § 46 Unseres Landtagsabschiedes vom 28. April l. J. entsprechend nach Maßgabe der Allerhöchsten Verordnung vom 20. Juni 1855, die Erbauung von Eisenbahnen betreffend, der genannten Aktiengesellschaft die Konzession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Landau a. d. J. über Plattling, Deggendorf und Zwiesel an die bayerische Landesgrenze bei Eisenstein an Stelle der in Unserer Konzessionsurkunde vom 3. August 1869 Abs. 1 unter lit. b und c inbegriffenen Bahnstrecke Landau-Straubing-Cham und unter den in dieser Urkunde festgestellten Bedingungen, vorbehaltlich jedoch der infolge Unserer kgl. Deklaration vom 30. Januar 1871, die deutschen Bündnisverträge betreffend, allgemein für die Eisenbahnverwaltungen und Unternehmungen sich ergebenden Verpflichtungen und Beschränkungen, sowie der nachstehenden Bestimmungen.

§ 1.

Das Bau- und Einrichtungskapital der neuen Linie wird inkl. des Kostenbetrages für das Bahnstück Mühldorf-Landau mit 9 890 000 fl. auf den Maximalbetrag von 32 125 000 fl. (zweiunddreißig Millionen einhundertfünfundzwanzigtausend Gulden) festgestellt.

Hiernach erhöhen sich die in der Konzessionsurkunde vom 3. August 1869 vorgesehenen Gesamtkosten der neuen Ostbahnlinien von siebenundvierzig auf sechzig Millionen Gulden — süddeutscher Währung — und gestatten Wir der Ostbahngesellschaft zur Deckung der Mehrkosten mit dreizehn Millionen Gulden, im gleichen Betrage die ihr nach § 2 der gedachten Konzessionsurkunde zustehende Prioritätenemission von 27 000 000 fl. zu vermehren, sohin ein Prioritätsanlehen bis zum Maximalbetrage von 40 000 000 fl. (vierzig Millionen Gulden) aufzunehmen.

§ 2.

Wir genehmigen auf Grund des § 46 Unseres Landtagsabschiedes vom 28. April l. J., daß die in § 3 lit. b vorerwähnter Konzessionsurkunde ausgesprochene staatliche Gewährleistung eines jährlichen Zinsenertrages von 4½ % für das Bau- und Einrichtungskapital der neuen Ostbahnlinien auf den Betrag der Mehrkosten des

Bahnbaues von Landau über Zwiesel zur Grenze gegenüber dem Baue der Bahnstrecke Landau-Straubing-Cham ausgedehnt und demgemäß von der Staatsregierung diese Gewährleistung bis zum Maximalbetrage von 60000000 fl. (sechzig Millionen Gulden) übernommen werde.

§ 3.

Die Ostbahngesellschaft hat die Linie Landau-Plattling-Deggendorf-Zwiesel-Grenze nach den von der Staatsregierung genehmigten Bauplänen und Kostenanschlägen thunlichst bald in Bau zu nehmen und längstens binnen fünf Jahren, vom Tage gegenwärtiger Konzessionsurkunde an gerechnet, zu vollenden, sowie nach ihrer Vollendung sogleich in Betrieb zu setzen.

Die Pläne für größere Kunstbauten sind behufs ihrer Würdigung vom Gesichtspunkte der Landesverteidigung im Benehmen mit der Militärverwaltung festzustellen.

Die Gesellschaft ist zur nachträglichen Anlegung neuer Stationen und Haltstellen verpflichtet, wenn und soweit die Staatsregierung solches im Verkehrsinteresse für erforderlich erachtet.

§ 4.

Rücksichtlich des Anschlusses bei Eisenstein an eine in Böhmen von Pilsen an die bayerisch-böhmische Grenze zu erbauende Bahn ist die Gesellschaft den Bestimmungen und Verabredungen, welche in dieser Beziehung mit der k. k. österreichischen Regierung noch zu treffen sind, nachdem dieselben zum Abschluß gediehen sein werden, unterworfen und es hat die Gesellschaft überhaupt rücksichtlich dieses Anschlusses und der Regelung des desfallsigen wechselseitigen Betriebsdienstes den Anordnungen Unseres Staatsministeriums des kgl. Hauses und des Äußern nachzukommen.

§ 5.

Die Dauer der nach § 4 der Konzessionsurkunde vom 3. August 1869 stattfindenden 4½ proz. Verzinsung der neuen Ostbahnaktien und sodann auch der Zeitpunkt der Anteilnahme der neuen Aktien an der Dividende der im Betriebe stehenden Bahnen ist, unabhängig von der Bauzeit und der Vollendung der Bahnlinie Landau a. d. J.-Landesgrenze bei Eisenstein, nur zu bemessen nach der Gesamtbauzeit und der Gesamtvollendung der übrigen neuen Ostbahnlinien Regensburg-Neumarkt-Nürnberg, Mühldorf-Landau a. d. J., Straubing direkt Sünching, Neufahrn direkt Obertraubling, Weiden-Bilseck-Neukirchen.

§ 6.

Die von der Gesellschaft nach der Konzessionsurkunde vom 3. August 1869 übernommenen Verpflichtungen in Ansehung der Bahnlinie Landau a. d. J. über Straubing nach Cham sind, wie die hierauf bezüglichen Rechte aus jener Konzession mit Verleihung gegenwärtiger Konzession, erloschen.

Hohenschwangau, den 25. November 1872.

Ludwig.

v. Pfretzschner. Berr.

Auf Königlich Allerhöchsten Befehl:
der Generalsekretär:
Ministerialr **Brestele.**

41. Gesetz vom 7. Februar 1874, die Vervollständigung der Einrichtungen der im Betriebe befindlichen bayer. Staatseisenbahnen betr.

Ludwig II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Der Bedarf zur Vervollständigung der Einrichtungen der im Betriebe befindlichen Staatseisenbahnen wird

1. für Herstellung elektromagnetischer Läutwerke auf den damit noch nicht versehenen Strecken auf	780 000 fl.
2. für die Durchführung verschiedener, dem Zwecke erhöhter Fahrsicherheit dienenden Maßnahmen auf	250 000 fl.
3. für die Erbauung von Arbeiterwohnungen bei den Zentralwerkstätten in München und Nürnberg auf	1 000 000 fl.
zusammen auf den Maximalbetrag von	2 030 000 fl.

(zwei Millionen dreißigtausend Gulden) festgestellt.

Artikel 2.

Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung dieses Bedarfes ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen in gleichem Betrage aufzunehmen.

Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung des im Artikel 1 gewährten Anlehenskredites zu beschaffen.

Von der Zeit der Vollendung der im genannten Artikel bezeichneten Objekte an hat die Verzinsung der für dieselben aufgewendeten Summen aus der Eisenbahnbetriebsrente zu erfolgen.

Die Tilgung dieses Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür maßgebenden Finanzgesetze.

Gegeben Hohenschwangau den 7. Februar 1874.

Ludwig.

v. Pfretzschner. Frhr. v. Pranckh. Dr. v. Lutz. v. Pfeufer. Berr. v. Fischer, Staatsrat.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
A. M. Wigard.

42. Gesetz vom 27. Juli 1874, die Ausdehnung und Vervollständigung der Staatseisenbahnen betr.

Ludwig II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Der Bedarf zur Vervollständigung der Staatseisenbahnen wird

1.	für die Herstellung einer Bahn durch das Fichtelgebirg im Anschlusse an die in Ausführung begriffene Bahn von Nürnberg über Hersbruck nach Neuhaus, von da über Schnabelwaid, Kirchenlaibach, Redwitz und Wundsiedel nach Oberkotzau und von Redwitz über Arzberg nach Franzensbad oder Eger mit Rücksicht auf die noch verfügbare Summe aus dem gesetzlichen Kredite für die Bahn Nürnberg-Hersbruck-Bayreuth auf den Betrag von	28 817 700 fl.
	dann für die Herstellung einer Bahn von Schnabelwaid nach Bayreuth und die Erweiterung des Bahnhofes in Bayreuth auf den Betrag von	3 000 000 fl.
	für die Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen der Staatsbahnstation Hersbruck und der Ostbahnstation Pommelsbrunn auf den Betrag von	595 000 fl.
	und für die Verlegung des Bahnhofes in Hof und seiner Einfahrtsstrecken auf den Betrag von	3 800 000 fl.
	zusammen auf den Betrag von	36 212 700 fl.
2.	für die Verlegung des Bahnhofes in Donauwörth auf den Betrag von	2 400 000 fl.
3.	für die Herstellung einer Bahn von Gemünden nach Schweinfurt auf den Betrag von	7 410 000 fl.
	und eines Rangierbahnhofes bei Oberndorf auf den Betrag von	1 140 000 fl.
	zusammen auf den Betrag von	8 550 000 fl.
4.	für die Fortsetzung der Bahnlinie von Aschaffenburg nach Miltenberg über Amorbach zur Landesgrenze auf den Betrag von	3 300 000 fl.
5.	für die Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen Kaufering und Bobingen über das Lechfeld auf den Betrag von . .	1 685 000 fl.
	zusammen auf den Maximalbetrag von	52 147 700 fl.

(zweiundfünfzig Millionen einmalhundertsiebenundvierzigtausend siebenhundert Gulden) festgesetzt.

Artikel 2.

Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung dieses Bedarfes und nach Maßgabe desselben ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen im bezeichneten Maximalbetrage aufzunehmen.

Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung des im Artikel 1 gewährten Anlehenskredites zu beschaffen.

Von der Zeit der Vollendung der im genannten Artikel bezeichneten Bahnlinien und Bahnhofbauten an hat die Verzinsung der für dieselben aufgewendeten Summen aus der Eisenbahnbetriebsrente zu erfolgen.

Die Tilgung dieses Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür maßgebenden Finanzgesetze.

Gegeben Hohenschwangau den 27. Juli 1874.

Ludwig.

v. Pfretzschner. Frhr. v. Pranckh. Dr. v. Lutz. Dr. v. Fäustle.
Berr. v. Schubert, Staatsrat.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
A. M. Wigard.

43. Gesetz vom 27. Juli 1874, den Mehrbedarf für einige teils im Baue vollendete, teils noch in der Ausführung begriffene Staatsbahnen betr.

Ludwig II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen nnd verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Der Bedarf zur Vervollständigung der Staatseisenbahnen wird

1. zur Bestreitung des Mehraufwandes für den Bau und beziehungsweise das Fahrmaterial der Bahnen:
   a) Regensburg-Ingolstadt-Donauwörth auf . . . . . 2 950 000 fl.
   b) Ebenhausen-Grenze-Meiningen auf . . . . . 1 250 000 fl.
   c) Lindau-bayerisch—österreichische Grenze einschließlich Herstellung der Doppelbahn nach Oberreitnau auf . . . . 510 000 fl.

   dann speziell für das Fahrmaterial der Bahnen:
   d) München-Memmingen auf . . . . . 771 000 fl.
   e) Augsburg-Ingolstadt auf . . . . . 485 400 fl.

[illegible]	710 800 fl.
[illegible]	431 200 fl.
[illegible]	750 000 fl.
[illegible]	290 000 fl.
[illegible]	140 000 fl.
[illegible]	955 000 fl.
[illegible]	9 243 400 fl.

[illegible] Gulden) festgestellt.

Artikel 2.

[illegible] des Gesetzes vom [illegible] April 1869, die Ausdehnung und [illegible] Staatsbahnen, dann Erbauung von Vizinalbahnen [illegible] der Eisenbahn von Wasser[illegible] nach Dinkelsbühl zu [illegible] von 1 930 000 fl. um den Betrag [illegible]

Artikel 3.

[illegible] zur Deckung des in den Artikeln [illegible] zu versicherndes Staats[illegible] Die Ausgaben für die Verzinsung dieses [illegible] und die [illegible] sind durch Erhöhung [illegible] zu beschaffen.

[illegible] der Vollendung der in den Artikeln 1 und 2 bezeichneten Objekte [illegible] Summen aus der Eisenbahn[illegible]

[illegible] nach den Bestimmungen der hierfür [illegible]

[illegible] den 27. Juli 1874.

Ludwig.

[illegible] Frhr. v. Pranckh. Dr. v. Lutz. Dr. v. Fäustle.
[illegible] v. Schubert, Staatsrat.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
A. M. Wigard.

44. Gesetz vom 27. Juli 1874, die Erbauung weiterer Vizinaleisenbahnen und den Mehrbedarf für bereits ausgeführte Vizinaleisenbahnen betr.

Ludwig II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Wenn für die Herstellung von Vizinaleisenbahnen zwischen

1. Neustadt a. A. und Windsheim,
2. Dombühl und Feuchtwangen,
3. Biessenhofen und Oberdorf,
4. Aibling und Au, eventuell Kolbermoor und Au,
5. Sinzing und Mittelalling,

die nach Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatsbahnen, dann Erbauung von Vizinalbahnen betreffend, erforderlichen Voraussetzungen einer Staatssubvention erfüllt werden, ist die Staatsregierung ermächtigt, die Ausführung dieser Vizinaleisenbahnen zu übernehmen und wird der dafür nötige Bedarf und zwar für die Vizinalbahn

Neustadt a. A.-Windsheim auf	933 000 fl.
Dombühl-Feuchtwangen auf	646 000 fl.
Biessenhofen-Oberdorf auf	430 000 fl.
Aibling-Au, eventuell Kolbermoor-Au auf	456 000 fl.
Sinzing-Mittelalling auf	212 000 fl.
sonach auf den Maximalbetrag von	2 677 000 fl.

festgesetzt, wovon je die Hälfte aus dem Vizinaleisenbahnbaufond und der Eisenbahnbau-Dotationskasse zu entnehmen ist.

Artikel 2.

Für den Fall die Roheinnahmen aus dem Transporte auf einer der im Artikel 1 bezeichneten Bahnen das Dreifache der 4½ proz. Zinsen des aus Staatsmitteln bestrittenen Aufwandes übersteigen, kann aus dem Überschusse eine Verzinsung und Amortisation des für Grunderwerbung und Erdarbeiten der betreffenden Bahn aufgewendeten Kapitals bis zu 5 % gewährt werden.

Artikel 3.

Der Mehrbedarf für die aus Staatsmitteln ausgeführten Arbeiten wird bei den Vizinalbahnen

Immenstadt-Sonthofen auf	105 000 fl.
Steinach-Rothenburg auf	54 000 fl.
zusammen auf	159 000 fl.

festgestellt und ist dieser Mehrbedarf gleichfalls je zur Hälfte aus dem Vizinaleisenbahnbaufond und aus der Eisenbahnbau-Dotationkasse zu schöpfen.

Artikel 4.

Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung der aus der Eisenbahnbau-Dotationskasse zu bestreitenden Bedarfssummen im Gesamtbetrage von 1 418 000 fl. (eine Million vierhundertachtzehntausend Gulden) ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Anlehen in gleichem Betrage aufzunehmen.

Soweit die zeitweiligen Bestände des Vizinaleisenbahnbaufonds zur Deckung der auf denselben hingewiesenen Bedarfssummen nicht ausreichen, ist der Staatsminister der Finanzen ermächtigt, den zur Ergänzung erforderlichen Betrag ebenfalls auf dem Wege der Aufnahme eines Staatseisenbahnanlehens — unter Vorbehalt der seinerzeitigen Refundierung aus dem Vizinaleisenbahnbaufond — zu beschaffen.

In bezug auf Verzinsung und Tilgung dieser Anlehen haben die für die übrigen Staatseisenbahnanlehen geltenden Bestimmungen gleichmäßige Anwendung zu finden.

Gegeben Hohenschwangau den 27. Juli 1874.

Ludwig.

v. Pfretzschner. Frhr. v. Pranckh. Dr. v. Lutz. Dr. v. Fäustle.
Berr. v. Schubert, Staatsrat.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
A. M. Wigard.

45. Gesetz vom 27. Juli 1874, die Ausdehnung der bayer. Ostbahnen betr.

Ludwig II.,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Die Staatsregierung ist ermächtigt, die im Artikel 1 lit. f des Gesetzes vom 20. April 1869, die Ausdehnung der bayerischen Ostbahnen betreffend, für den zur Herstellung einer Eisenbahn von einem Punkte der Weiden-Bayreuther-Bahn zu einem Punkte der Amberg-Nürnberger-Bahn vorgesehenen Betrag eines Bau- und Einrichtungskapitales zu 4 000 000 fl. eingeräumte Gewährleistung eines jährlichen Zinsenertrages von 4½ % behufs Deckung des durch die Detailprojektierung ermittelten Mehraufwandes von 2 291 000 fl. auf den Betrag von 6 291 000 fl. auszudehnen.

Artikel 2.

Für den Fall der Herstellung einer Eisenbahn von Landshut nach Landau a. d. Isar durch die kgl. privilegierte Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen ist die Staats-

regierung ermächtigt, die Gewährleistung eines jährlichen Zinsenertrages von 4½ % für das Bau- und Einrichtungskapital dieser Bahn bis zum Maximalbetrage von 6 000 000 fl. in der Art zu übernehmen, daß die Zinsengewährschaft mit dem Tage der Betriebseröffnung auf dieser Bahnstrecke beginnt und mit dem 31. Dezember 1904 erlischt.

Artikel 3.

Für den Fall der Herstellung einer Eisenbahn von der Ostbahnstation Gangkofen durch das Rottthal nach Pocking durch die kgl. privilegierte Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen ist die Staatsregierung ermächtigt, die Gewährleistung eines jährlichen Zinsenertrages von 4½ % für das Bau- und Einrichtungskapital dieser Bahn bis zum Maximalbetrage von 7 370 000 fl. in der Art zu übernehmen, daß die Zinsengewährschaft mit dem Tage der Betriebseröffnung auf dieser Bahnstrecke beginnt und mit dem 31. Dezember 1904 erlischt.

Artikel 4.

Die Bestimmungen der Artikel 3 und 5 des Gesetzes vom 19. März 1856 und des Artikels 3 des Gesetzes vom 29. Oktober 1861 finden auch auf die in den Artikeln 2 und 3 bezeichneten neuen Bahnen Anwendung.

Gegeben Hohenschwangau den 27. Juli 1874.

Ludwig.

v. Pfretzschner. Frhr. v. Pranckh. Dr. v. Lutz. Dr. v. Fäustle.
Berr. v. Schubert, Staatsrat.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
A. M. Wigard.

ad 45. Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 10. Dezember 1874 für die kgl. priv. Aktiengesellschaft der bayer. Ostbahnen zum Baue und Betriebe einer Bahnlinie von Landshut über Dingolfing nach Landau a. d. J.

Ludwig II.,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir erteilen der kgl. privilegierten Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen auf Ansuchen ihres Verwaltungsrates in Gemäßheit des Gesetzes vom 27. Juli 1874, die Ausdehnung der bayerischen Ostbahnen betreffend, die Konzession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Landshut über Dingolfing nach Landau a. d. Isar nach Maßgabe der Allerhöchsten Verordnung vom 20. Juni 1855, die Erbauung von Eisenbahnen betr., vorbehaltlich jedoch der infolge Unserer Königlichen Deklaration

vom 30. Januar 1871, die deutschen Bündnisverträge betr., allgemein für die Eisenbahnverwaltungen und Unternehmungen sich ergebenden Verpflichtungen und Beschränkungen und unter nachstehenden Bestimmungen:

§ 1.

Das Bau- und Einrichtungskapital dieser Bahnlinie wird auf den Maximalbetrag von 6 000 000 fl. (sechs Millionen Gulden) festgestellt.

Hiernach erhöhen sich die in den Konzessionsurkunden vom 3. August 1869 und vom 25. November 1872 vorgesehenen Gesamtkosten der neuen Ostbahnlinien von sechzig Millionen Gulden bei gleichzeitiger Einrechnung des nach Art. 1 des Gesetzes vom 27. Juli 1874, die Ausdehnung der bayerischen Ostbahnen betr., erforderlichen Mehraufwandes des Bau- und Einrichtungskapitales der Bahnlinie Weiden-Neukirchen zu 2 291 000 fl. auf den Betrag von 68 291 000 fl. (achtundsechzig Millionen zweihunderteinundneunzigtausend Gulden) südd. Währung und gestatten Wir der Ostbahngesellschaft zur Deckung der Mehrkosten für die Weiden-Neukirchener Bahnlinie zu 2 291 000 fl. und des Bedarfes für die Bahnlinie Landshut-Dingolfing-Landau zu 6 000 000 fl. in den gleichen Beträgen die ihr nach § 2 der Konzessionsurkunde vom 3. August 1869 und nach § 1 der Konzessionsurkunde vom 25. November 1872 zustehende Prioritätenemission von 40 000 000 fl. zu vermehren, sohin ein Prioritätsanlehen bis zum Maximalbetrage von 48 291 000 fl. (achtundvierzig Millionen zweihunderteinundneunzigtausend Gulden) aufzunehmen.

§ 2.

Wir genehmigen auf Grund der Art. 1 und 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1874, daß die im § 3 lit. b der Konzessionsurkunde vom 3. August 1869 und im § 2 der Konzessionsurkunde vom 25. November 1872 ausgesprochene staatliche Gewährleistung eines jährlichen Zinsenertrages von 4½ % für das Bau- und Einrichtungskapital der neuen Ostbahnlinien auf den Betrag der Mehrkosten des Bahnbaues von Weiden nach Neukirchen und den Bedarf für die Bahnlinie Landshut-Dingolfing-Landau ausgedehnt und demgemäß von der Staatsregierung diese Gewährleistung bis zum Maximalbetrage von 68 291 000 fl. (achtundsechzig Millionen zweihunderteinundneunzigtausend Gulden) übernommen werde.

§ 3.

Die Ostbahngesellschaft hat die Linie Landshut-Dingolfing-Landau nach den von der Staatsregierung genehmigten Bauplänen und Kostenanschlägen thunlichst bald in Bau zu nehmen und längstens binnen drei Jahren, von der Genehmigung des Detailprojektes an gerechnet, zu vollenden, sowie nach ihrer Vollendung sogleich in Betrieb zu setzen.

Die Pläne für größere Kunstbauten sind behufs ihrer Würdigung vom Gesichtspunkte der Landesverteidigung im Benehmen mit der Militärverwaltung festzustellen.

Die Gesellschaft ist zur nachträglichen Anlegung neuer Stationen und Haltstellen verpflichtet, wenn und soweit die Staatsregierung solches im Verkehrsinteresse für erforderlich erachtet.

Im Falle die im Absatze 1 gegebene Frist nicht eingehalten werden sollte, ist die Staatsregierung befugt, auf Kosten und Gefahr der Gesellschaft den Ausbau zu vollenden oder sonst das Fehlende nachzutragen.

§ 4.

Die Ostbahngesellschaft hat diese Bahnlinie als integrierenden Bestandteil ihres Bahnnetzes zu bauen und ohne Ausscheidung ihrer älteren und neuen Bahnen zu betreiben.

§ 5.

Die Verzinsung des Bau- und Einrichtungskapitales für diese Bahnlinie ist während der Bauzeit aus dem Baufonde zu leisten, mit dem Tage der Betriebseröffnung auf dieser Bahnstrecke geht die Verzinsung für den Bauaufwand auf den Betrieb über.

Mit letzterem Zeitpunkte beginnt auch die Zinsengewährschaft des Staates und erlischt solche mit dem 31. Dezember 1904.

§ 6.

Bei der Vereinigung dieser neuen Linie mit den bisher gebauten Ostbahnlinien finden die Satzungen der Ostbahngesellschaft, die besonderen Bestimmungen und Entschließungen wegen des Baues und Betriebes der bisherigen Ostbahnlinien, insbesondere die Allerhöchsten Konzessionsurkunden vom 12. April 1856, 3. Januar 1862 und 3. August 1869, soweit nicht in der gegenwärtigen Konzessionsurkunde anders bestimmt wird, gleichmäßig auch auf die hier in Frage stehende Ostbahnlinie Anwendung.

§ 7.

Wegen der vorgehend gedachten Vereinigung der zu bauenden neuen mit den bisher gebauten Ostbahnlinien wird gegenwärtige Konzession für dieselbe Zeitdauer verliehen, auf welche sich die Allerhöchsten Konzessionsurkunden vom 12. April 1856, 3. Januar 1862 und 3. August 1869 erstrecken und hat somit gleichzeitig mit diesen letzteren zu erlöschen.

Hohenschwangau den 10. Dezember 1874.

Ludwig.

v. Pfretzschner. Berr.

Auf Königlich Allerhöchsten Befehl:
der Generalsekretär:
Ministerialrat Dr. v. Prestele.

46. Gesetz vom 15. April 1875, die Erwerbung der kgl. priv. bayer. Ostbahnen für das kgl. bayer. Staatsärar betr.

Ludwig II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Zum Behufe der Erwerbung sämtlicher im Eigentume der kgl. privilegierten Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen befindlichen Eisenbahnlinien samt allen Zugehörungen an liegenden Gründen, Dienst- und Wohngebäuden, Fahrmaterial, Inventargegenständen, Material- und sonstigen Vorräten für den Staat wird die Staatsregierung nach Maßgabe der Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes ermächtigt:

1. für je eine Ostbahnaktie im Nennwerte von zweihundert Gulden, und zwar
   a) für eine Aktie der älteren Emission eine Vergütung von 420 (vierhundertzwanzig) Mark Reichswährung,
   b) für eine Aktie der zweiten Emission eine solche von 410 (vierhundertzehn) Mark Reichswährung zu leisten;
2. die auf Grund der Bestimmungen des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung der bayerischen Ostbahnen betreffend, dann der Ermächtigung des Landtagsabschiedes vom 28. April 1872 § 46 und des Gesetzes vom 27. Juli 1874, die Ausdehnung der bayerischen Ostbahnen betreffend, mit Genehmigung der Staatsregierung von der kgl. privilegierten Ostbahngesellschaft ausgegebenen Prioritätsschuldbriefe als Staatseisenbahnschuld zur Verzinsung und Tilgung nach den von der Ostbahngesellschaft eingegangenen Verpflichtungen zu übernehmen, wogegen die im Baue befindlichen Linien der Gesellschaft gleichfalls in das Eigentum des Staates übergehen.

Mit der Erwerbung der Bahnen haben auch sämtliche Aktiven der Gesellschaft einschließlich des Reservefonds und der übrigen für bestimmte Zwecke angesammelten Fonds an den Staat überzugehen, wogegen letzterer in sämtliche Verbindlichkeiten der Gesellschaft einzutreten hat.

Artikel 2.

Sämtliche Beamte und Bedienstete der bayerischen Ostbahnen, es mögen dieselben im aktiven Dienste stehen oder bereits pensioniert sein, werden unter denselben Bedingungen, unter welchen sie von der Gesellschaft angestellt oder pensioniert sind, gegen Fortentrichtung der dermaligen regulativmäßigen Pensionskassenbeiträge vom Staate übernommen und verbleiben in diesem Verhältnisse, so lange der Übertritt derselben in den pragmatischen Staatsdienst, bzw. in die Dienstesverhältnisse des nicht pragmatisch angestellten statusmäßigen Personals der kgl. Verkehrsanstalten nicht erfolgt ist.

Die im Dienste der Ostbahn stehenden Militärpensionisten, welche durch den Übergang der Ostbahnen an den Staat ihrer Pension ganz oder teilweise verlustig werden, sind für den Entgang an dieser Pension insolange aus dem übernommenen Pensionsfond zu entschädigen, bis sie in den pragmatischen Staatsdienst, bzw. in die Dienstverhältnisse des nicht pragmatisch angestellten statusmäßigen Personals der kgl. Verkehrsanstalten eintreten.

Entlassungen von Beamten und Bediensteten der Ostbahn mit Entziehung des Pensionsanspruches können je nach der dienstlichen Stellung derselben nur nach Maßgabe der für die kgl. Staatsdiener und Bediensteten der kgl. Verkehrsanstalten bestehenden Normen erfolgen.

Artikel 3.

Die im Artikel 1 festgesetzte Vergütung erfolgt mit 400 Mark für je eine Aktie der älteren oder der zweiten Emission in Eisenbahnschuldbriefen des Staates, welche

auf die Staatseisenbahnen versichert, mit 4 % jährlich verzinslich, im Betrage von nicht weniger als 100 Mark emittiert werden.

Der Mehrbetrag von 20 Mark für je eine Aktie der älteren, dann von 10 Mark für je eine solche der zweiten Emission wird bar vergütet.

Artikel 4.

Die Baubedarfssumme für die Eisenbahnlinien, für welche der Staatsregierung die gesetzliche Ermächtigung zur Erteilung der Zinsgarantie an die Ostbahngesellschaft gewährt ist, gehen mit der Erwerbung der Ostbahnen als Maximalkredite auf den Staat über, welcher dagegen den Bau oder die Vollendung der betreffenden Linien übernimmt.

Artikel 5.

Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des innerhalb der in vorstehendem Artikel erwähnten Maximalkredite und nach Abzug der von Seite der Ostbahngesellschaft bereits beschafften Deckungsmittel sich ergebenden Bedarfes, sowie zur Bestreitung der im Art. 3 Abs. 2 erwähnten Barzahlung und der für letzteren Betrag nötigen Geldaufbringungskosten ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Anlehen aufzunehmen.

Die Bestimmungen über die Tilgung dieses Anlehens, sowie der im Vollzuge des Art. 3 Abs. 1 zu emittierenden Eisenbahnschuldbriefe bleiben den jeweiligen Finanzgesetzen vorbehalten.

Artikel 6.

Die nach Maßgabe des Rechnungsabschlusses pro 1874 an den Staat übergehenden Aktivbestände an Baufonds für die älteren und für die neueren Linien der bayerischen Ostbahnen mit Einschluß des etwa noch nicht als verwendet nachgewiesenen Mehrerlöses für die hinausgegebenen Aktien und Prioritäten gegenüber ihrem Nominalbetrage sind der k. Eisenbahnbau-Dotationshauptkasse zu überweisen.

Artikel 7.

Bezüglich der Verwendung der an den Staat übergehenden speziellen Fonds der Ostbahngesellschaft wird gesetzliche Bestimmung vorbehalten.

Artikel 8.

Die Staatsregierung ist ermächtigt, den Aufwand für den Betrieb der Ostbahnen während des Jahres 1875 aus den Betriebseinnahmen des gleichen Jahres zu bestreiten. Der nach Bestreitung der Betriebsausgaben verbleibende Einnahmsüberschuß ist unter Vorbehalt der gleichmäßig wie bei den übrigen Staatsbahnen zur Anwendung kommenden Bestimmung des § 7 letzten Absatzes des Finanzgesetzes vom 27. Juli 1874 der Eisenbahn-Dotationskasse zu überweisen.

Gegeben München den 15. April 1875.

Ludwig.

v. Pfretzschner. Dr. v. Lutz. v. Pfeufer. Dr. v. Fäustle. v. Berr. v. Maillinger

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
A. M. Wigard.

47. Gesetz vom 29. Juli 1876, die Erbauung weiterer Vizinaleisenbahnen und den Mehrbedarf für bereits ausgeführte Vizinaleisenbahnen, dann die Dotierung des Vizinaleisenbahnbaufonds betr.

Ludwig II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Wenn für die Herstellung von Vizinaleisenbahnen zwischen

1. Senden und Weißenhorn,
2. Feucht und Altdorf,
3. Weilheim und Murnau,
4. Prien und Aschau

die nach Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Vervollständigung der Staatsbahnen, dann Erbauung von Vizinaleisenbahnen betreffend, erforderlichen Voraussetzungen einer Staatssubvention erfüllt werden, ist die Staatsregierung ermächtigt, die Ausführung dieser Vizinaleisenbahnen zu übernehmen und wird der dafür nötige Bedarf und zwar für die Vizinalbahn

Senden-Weißenhorn auf	914 000 M.
Feucht-Altdorf auf	1 181 000 M.
Weilheim-Murnau auf	2 000 000 M.
Prien-Aschau auf	1 000 000 M.
sonach auf den Maximalbetrag von	5 095 000 M.

festgesetzt, wovon je die Hälfte aus dem Vizinaleisenbahnbaufond und der Eisenbahnbau-Dotationskasse zu entnehmen ist.

Artikel 2.

Für den Fall die Roheinnahmen aus dem Transporte auf einer der in Artikel 1 bezeichneten Bahnen das Dreifache der 4½ proz. Zinsen des aus Staatsmitteln bestrittenen Aufwandes übersteigen, kann aus dem Überschusse eine Verzinsung und Amortisation des für Grunderwerbung und Erdarbeiten der betreffenden Bahn aufgewendeten Kapitals bis zu 5 % gewährt werden.

Artikel 3.

Der Mehrbedarf für die aus Staatsmitteln ausgeführten Arbeiten wird bei der

Vizinalbahn Holzkirchen-Tölz auf	190 000 M.
sodann der Bedarf für den Ausbau dieser Vizinalbahn auf . . .	66 000 M.
festgestellt und ist der Gesamtbetrag von	256 000 M.

gleichfalls je zur Hälfte aus dem Vizinaleisenbahnbaufond und aus der Eisenbahnbau-Dotationskasse zu entnehmen.

Artikel 4.

Von den für Grunderwerbung und Erdarbeiten auf der Vizinaleisenbahn Schwaben=Erding angefallenen Gesamtkosten ist der Betrag von 97 200 M. aus dem Vizinaleisenbahnbaufond und aus der Eisenbahnbau=Dotationskasse je zur Hälfte zu decken.

Artikel 5.

Zur Deckung der aus der Eisenbahnbau=Dotationskasse zu bestreitenden Bedarfssumme im Gesamtbetrage von 2 724 100 M. sind zu verwenden die Erübrigungen an den durch frühere Gesetze à conto der Eisenbahnbau=Dotationskasse bewilligten Krediten für die Ausführung der Vizinalbahnen:

a) von Schwaben nach Erding und

b) von Georgensgmünd nach Spalt.

Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des hiernach noch verbleibenden Bedarfs ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Anlehen aufzunehmen.

In bezug auf Verzinsung und Tilgung dieses Anlehens haben die für die übrigen Staatseisenbahnanlehen geltenden Bestimmungen gleichmäßige Anwendung zu finden.

Artikel 6.

Die Bestände des auf Grund des Gesetzes vom 15. April 1875, die Erwerbung der bayerischen Ostbahnen für das kgl. Staatsärar betreffend, in das Eigentum des Staates übergegangenen Reservefonds der früheren Ostbahnen werden, ausschließlich des Zinsenerträgnisses pro 1875, zur weiteren Dotierung des Vizinaleisenbahnbaufonds bestimmt.

Gegeben Hohenschwangau den 29. Juli 1876.

Ludwig.

v. Pfretzscher. Dr. v. Lutz. v. Pfeufer. Dr. v. Fäustle. v. Berr. v. Maillinger.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
A. M. Wigard.

48. Gesetz vom 14. Februar 1878, die Vervollständigung der bayer. Staatseisenbahnen, dann der Einrichtungen der bayer. Bodensee=Dampfschiffahrts= und der Telegraphenanstalt betr.

Ludwig II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Art. 1.

Der Bedarf zur Vervollständigung der Staatseisenbahnen wird

1. für die Herstellung einer Bahn von Lohr in der Richtung nach Wertheim auf den Betrag von . . . . . 10 600 000 ℳ.
2. für den Ausbau der Bahn von der Station Unterpeißenberg nach dem ärarialischen Kohlenwerk und für die Anlage einer vollständigen Station in Sulz auf den Betrag von . . . 308 000 ℳ.
3. für die Verbindung der Dienstlokalitäten der Bauabteilung der Generaldirektion der k. Verkehrsanstalten mit den von der vormaligen Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen erworbenen Verwaltungsgebäuden in München auf den Betrag von 257 000 ℳ.
4. für Anschaffung eines Salondampfers für die bayerische Bodenseedampfschiffahrtsanstalt auf den Betrag von . . . 200 000 ℳ.

zusammen auf den Maximalbetrag von . . . . . 11 365 000 ℳ.

(elf Millionen dreimalhundertfünfundsechzigtausend Mark) festgesetzt.

Art 2.

Zur Deckung dieses Bedarfes sind zu verwenden:

1. der Erlös aus der Veräußerung des dermalen von der Bauabteilung der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten benutzten ärarialischen Gebäudes Nr. 55 an der Briennerstraße zu München;
2. die Erübrigungen an den durch frühere Gesetze bewilligten Baukrediten:
   a) für die Herstellung der Doppelbahnen von Retzbach nach Heigenbrücken, von Marktschorgast nach Oberkotzau und von Aschaffenburg nach Kahl,
   b) für die Bahn von Nördlingen an die Grenze,
   c) für die Bahn von Freilassing nach Reichenhall,
   d) für die Bahn von Schweinfurt nach Kissingen,
   e) für die Bahn von Miesbach nach Schliersee,
   f) für die Bahn von Gemünden nach Schlüchtern,
   g) für die Ergänzung des Fahrmaterials der Bodenseedampfschiffahrt.

Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des hiernach noch verbleibenden Bedarfs ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen aufzunehmen.

Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung des Anlehenskredites zu beschaffen.

Von der Zeit der Vollendung der in Artikel 1 bezeichneten Objekte an hat die Verzinsung der für dieselben aufgewendeten Summen aus der Eisenbahnbetriebsrente zu erfolgen.

Die Tilgung dieses Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür maßgebenden Finanzgesetze.

Art. 3.

Der Mehraufwand für den Bau der Bahn von Nürnberg über Ansbach an die Landesgrenze bei Krailsheim im Betrage von 760 000 ℳ. (siebenmalhundertsechzigtausend Mark) ist aus den Erübrigungen an den Krediten für die Bahn von Ebenhausen an die Grenze bei Meiningen und der Mehraufwand für den Bau der Bahn von Rosenheim nach Mühldorf einschließlich des Bahnhofes Rosenheim im Betrage

von 2240000 ℳ. (zwei Millionen zweimalhundertvierzigtausend Mark) aus den Erübrigungen an den Krediten für die Donauthalbahn Regensburg-Ingolstadt-Donauwörth-Offingen zu decken.

Art. 4.

Der Bedarf

a) für die Korrektion der Regensburg-Nürnberger Bahn zwischen den Stationen Etterzhausen und Eichhofen, dann für Nacharbeiten auf dieser Bahn wird auf 998000 ℳ. (neunmalhundertachtundneunzigtausend Mark), und

b) für Nacharbeiten auf der Linie Neufahrn-Obertraubling auf 191000 ℳ. (einmalhunderteinundneunzigtausend Mark) festgestellt.

Zur Deckung dieser Beträge sind zu verwenden:

ad a) die Erübrigungen an dem Kredite für die Bahn von Plattling nach Eisenstein,

ad b) die Erübrigungen an dem Kredite für die Bahn von Straubing nach Sünching.

Art. 5.

Statt des im Art. 3. des Gesetzes vom 27. Juli 1874, die Ausdehnung der bayerischen Ostbahnen betreffend, bezeichneten Ausgangspunktes einer Eisenbahn durch das Rotthal nach Pocking wird als Abzweigungspunkt die Station Neumarkt a. Rott bestimmt.

Art. 6.

Der Bedarf für Erweiterung der in München eingerichteten Luftdruckverbindung wird auf den Betrag von 250000 ℳ. (zweimalhundertfünfzigtausend Mark) festgesetzt und ist aus den Erübrigungen an dem durch das Gesetz vom 27. Januar 1874, die Vervollständigung und Erweiterung des Telegraphennetzes betreffend, eröffneten Kredite zu bestreiten.

Gegeben zu München den 14. Februar 1878.

Ludwig.

v. Pfretzschner. Dr. v. Lutz. v. Pfeufer. Dr. v. Fäustle.
v. Maillinger. v. Riedel.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
A. M. Wigard.

49. Gesetz vom 8. August 1878, den Bedarf für Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den in Betrieb befindlichen Staatseisenbahnen betr.

Ludwig II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates, mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Der Bedarf für Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den im Betriebe befindlichen Staatseisenbahnen wird

1. für Erweiterungs- und Ergänzungsbauten in den Bahnhöfen München—Südbahnhof, München—Ostbahnhof, Schwabach, Aschaffenburg und Lindau auf	764 720 M.
2. für Herstellung von Dienstwohngebäuden in den Bahnhöfen Bamberg, Lichtenfels, Aitrang, Betzigau und Röthenbach bei Lindau auf	78 300 M.
3. für Errichtung einer Haltstelle in Langenprozelten und Umwandlung der Haltstellen Inningen und Michelau in Expeditionen auf	111 990 M.
zusammen auf einen Maximalbetrag von	955 010 M.

(neunmalhundertfünfundfünfzigtausendundzehn Mark) festgesetzt.

Artikel 2.

Der Bedarf für die Überbrückung des Bahnhofes Würzburg an der Stelle der dermaligen Krombühler Überfahrt wird auf 140 000 M. (einhundertvierzigtausend Mark) festgestellt und ist zur Deckung desselben die Erübrigung an den Krediten für den neuen Bahnhof Würzburg zu verwenden.

Artikel 3.

Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des in Artikel 1 festgestellten Bedarfs ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen aufzunehmen.

Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung des Anlehenskredites zu beschaffen.

Von der Zeit der Vollendung der im Artikel 1 bezeichneten Objekte an hat die Verzinsung der für dieselben aufgewendeten Summen aus der Eisenbahnbetriebsrente zu erfolgen.

Die Tilgung dieses Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür maßgebenden Finanzgesetze.

Gegeben in Hohenschwangau den 8. August 1878.

Ludwig.

v. Pfretzscher. Dr. v. Lutz. v. Pfeufer. Dr. v. Fäustle.
v. Maillinger. v. Riedel.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
A. M. Wigard.

50. Gesetz vom 3. August 1879, die Umwandlung der 4½ proz. Eisenbahnschuld in eine 4 proz. betr.

Ludwig II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Einziger Artikel.

Der k. Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zum Zwecke der Konvertierung sowie zur Kündung und Heimzahlung der 4½ proz. Eisenbahnschuld einschließlich der Prioritätsschuldbriefe der kgl. bayerischen privilegierten Ostbahngesellschaft ein au die Staatseisenbahnen zu versicherndes und nach Maßgabe der jeweiligen Finanzgesetze zu tilgendes 4 proz. Anlehen in der hierzu erforderlichen Größe aufzunehmen und dasselbe um den Betrag der Anlehensaufbringungskosten zu erhöhen.

Gegeben zu Hohenschwangau den 3. August 1879.

Ludwig.

v. Pfretzschner. Dr. v. Lutz. v. Pfeufer. Dr. v. Fäustle.
v. Maillinger. v. Riedel.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Generalsekretär des Staatsrates:
A. M. Wigard.

51. Gesetz vom 1. Februar 1880, die Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes betr.

Ludwig II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Der Bedarf zur Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes wird

1. für die Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen Wiesau und Redwitz auf den Betrag von . . . . . 5 000 000 ℳ.
2. für die Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen Dinkelsbühl und Feuchtwangen auf den Betrag von . . . . . 1 500 000 ℳ.

3. für die Fortsetzung der Hochstadt-Stockheimer Bahn über Ludwigsstadt bis zur Landesgrenze bei Falkenstein auf den Betrag von . . . . . 11 500 000 M.
4. für die Herstellung einer Eisenbahn von Neumarkt a. R. nach Landshut auf den Betrag von . . . . . 10 000 000 M.
5. für die Herstellung einer Eisenbahn von Gemünden nach Hammelburg auf den Betrag von . . . . . 3 800 000 M.

zusammen auf den Maximalbetrag von . . . . . 31 800 000 M.

(einunddreißig Millionen achthunderttausend Mark) festgesetzt.

Artikel 2.

Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung dieses Bedarfes und nach Maßgabe desselben ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen im bezeichneten Maximalbetrage aufzunehmen.

Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung des im Artikel 1 gewährten Anlehenskredites zu beschaffen.

Von der Zeit der Vollendung der im genannten Artikel bezeichneten Bahnlinien an hat die Verzinsung der für dieselben aufgewendeten Summen aus der Eisenbahnbetriebsrente zu erfolgen.

Die Tilgung dieses Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür maßgebenden Finanzgesetze.

Gegeben zu Hohenschwangau den 1. Februar 1880.

Ludwig.

v. Pfretzschner. Dr. v. Lutz. v. Pfeufer. Dr. v. Fäustle. v. Maillinger. v. Riedel.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Oberregierungsrat
im kgl. Staatsministerium des Innern:
Neumayr.

52. Gesetz vom 11. Mai 1881, den Ausbau des Zentralbahnhofes München betr.

Ludwig II.,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Art. 1.

Der Bedarf für die Vollendung des Ausbaues des Zentralbahnhofes München [illegible] den Maximalbetrag von 2 398 400 ℳ. (zwei Millionen dreimalhundertachtundneunzigtausend vierhundert Mark) festgestellt.

Art. 2.

Der kgl. Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, diesen Bedarf aus den Beständen des an den Staat übergegangenen Baufonds der älteren Linien der vormaligen Ostbahnen zu decken.

Gegeben zu Schloß Berg den 11. Mai 1881.

Ludwig.

Dr. v. Lutz. v. Pfeufer. Dr. v. Fäustle. v. Maillinger.
v. Riedel. Frhr. v. Crailsheim.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Oberregierungsrat
im kgl. Staatsministerium des Innern:
Neumayr.

53. Auszug aus dem Landtagsabschiede vom 19. Mai 1881: § 43, die Herstellung des Verbindungsgeleises zwischen dem Staatshafen und dem Bahnhofe Würzburg betr.

Dem gefaßten Beschlusse beider Kammern des Landtages entsprechend finden Wir Uns bewogen, mit Gesetzeskraft zu verordnen:

„daß zur Herstellung des Verbindungsgeleises zwischen dem Staatshafen und dem Bahnhofe Würzburg ein Beitrag im Maximalbetrage von 57 000 ℳ. (siebenundfünfzigtausend Mark) aus Staatsfonds zu leisten sei, welcher durch ein auf die Eisenbahnen fundiertes Anlehen zu beschaffen ist."

54. Gesetz vom 28. April 1882, die Vervollständigung der Einrichtungen der bayer. Staatseisenbahnen, dann die Verwendung der Telegraphenkredite betr.

Ludwig II.,
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Der Bedarf

1. für die Bestreitung des Mehraufwandes für die Anlage einer Bahnstation zwischen Laufach und Aschaffenburg bei den sog. Weiberhöfen wird auf	15900 M.
2. für Anlage einer Bahnstation zwischen Hof und Gutenfürst bei Feilitzsch auf	83000 M.
3. für die Übernahme des Steinbühler Tunnelaktienunternehmens auf	135000 M.
zusammen auf den Maximalbetrag von	233900 M.

(zweihundertdreiunddreißigtausend neunhundert Mark) festgesetzt.

Artikel 2.

Der kgl. Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des in Artikel 1 festgestellten Bedarfes ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen im bezeichneten Maximalbetrage aufzunehmen. Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens bis zum Schlusse der XVI. Finanzperiode und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung der Anlehenssummen zu beschaffen.

Die Tilgung dieses Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür maßgebenden Finanzgesetze.

Artikel 3.

Die kgl. Staatsregierung ist ermächtigt, von dem Rest, welcher aus dem gemäß Gesetz vom 27. Januar 1874, die Vervollständigung und Erweiterung des Telegraphennetzes betreffend, unter Artikel 1 Ziffer 1 mit 717760 fl. (1230445 M. 71 ₰) festgesetzten Kredite dermalen im Betrage von 309842 M. 26 ₰ (dreimalhundertneuntausend acht hundertzweiundvierzig Mark sechsundzwanzig Pfennig) noch verfügbar ist, zur Vermehrung der Telegraphenleitungen für den inneren Verkehr, ferner zur Errichtung von Stationen und Verbesserung bestehender Einrichtungen die Summe von 181100 M. (einhunderteinundachtzigtausend einhundert Mark), sowie zur Herstellung von Telephonverbindungen 128742 M. (einhundertachtundzwanzigtausend siebenhundert zweiundvierzig Mark,) zu verwenden.

Gegeben zu München den 28. April 1882.

Ludwig.

Dr. v. Lutz. Dr. v. Fäustle. v. Maillinger. v. Riedl.
Frhr. v. Crailsheim. Frhr. v. Feilitzsch.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Oberregierungsrat
im kgl. Staatsministerium des Innern:
Neumayr.

55. Gesetz vom 28. April 1882, die Behandlung der bestehenden Vizinalbahnen und den Bau von Sekundärbahnen betr.

Ludwig II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Die kgl. Staatsregierung ist ermächtigt, den Gemeinden und Privaten, welche gemäß Artikel 2 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatsbahnen, dann Erbauung von Vizinalbahnen betreffend, bzw. auf Grund des Artikel 1 des Gesetzes vom 30. Juli 1870, den Bau von Vizinalbahnen durch die bayerische Ostbahngesellschaft betreffend, zum Bau der Vizinalbahnen den Aufwand für die Grunderwerbung und die Herstellung der Erdarbeiten bestritten haben, den auf den Rechnungstitel „Erd- und Dammarbeiten" entfallenden Aufwand, soweit dieselben hiermit belastet sind, je zur Hälfte zurückzuvergüten.

Artikel 2.

Für den Fall, daß die beteiligten Gemeinden und bzw. Privaten auf die ihnen gesetzlich und vertragsmäßig zustehenden Ansprüche auf Überlassung von Einnahmsüberschüssen zur Verzinsung und Amortisation des für Grunderwerbung und Erdarbeiten aufgewendeten Kapitals Verzicht leisten, ist die kgl. Staatsregierung ermächtigt, denselben auch die zweite Hälfte des in Artikel 1 bezeichneten Aufwandes zurückzuvergüten.

Artikel 3.

Die nach Artikel 1 und 2 zu vergütenden Beträge sind den Beständen des Vizinaleisenbahnbaufonds zu entnehmen.

Artikel 4.

Für den Fall, daß die in Artikel 2 vorgesehene Verzichtleistung bis zum 30. Dezember 1882 nicht erfolgt, ist die kgl. Staatsregierung ermächtigt, vom 1. Januar 1882 an über die Überschüsse, welche bei dem Betriebe der nach den Spezialgesetzen vom 29. April 1869, den 10. Juli 1870, 18. Februar 1871, 27. Juli 1874 und 29. Juli 1876 gebauten Vizinalbahnen sich ergeben werden, in nachstehender Weise zu verfügen:

a) Von dem jährlichen Überschusse, welcher bei der einzelnen Vizinalbahn nach Bestreitung sämtlicher auf den Betrieb und die Unterhaltung erwachsenen Kosten auf Grund der durch die Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten vorgenommenen Feststellung sich ergibt, hat zunächst die Eisenbahnbetriebskasse einen vierprozentigen Zins des vom Staate aus der Eisenbahnbau-Dotationskasse und dem Vizinaleisenbahnbaufonde bestrittenen Aufwandes in Anspruch zu nehmen.

Bei Feststellung dieses Aufwandes sind die auf den Rechnungstitel „Erd- und Dammarbeiten" (Artikel 1) fallenden Ausgaben außer Ansatz zu lassen; dagegen sind auf den Rechnungstitel „Maschinen und Requisiten zum Betriebe

der Bahn" ohne Rücksicht auf die dort bisher verrechneten Ausgaben für jeden Kilometer einer Vizinalbahn 8000 ℳ dem Staatsaufwande hinzuzurechnen.

Nach Deckung des vierprozentigen Zinses des hiernach festgestellten Staatsaufwandes ist der etwaige Mehrertrag zur Tilgung der Zinsrückstände aus früherer Zeit, vom Jahre 1882 an, jedoch ohne Anrechnung von Zwischenzinsen, zu verwenden.

b) Ein nach Abzug der sub a festgesetzten Leistungen weiter verbleibender Überschuß wird den an der einzelnen Bahn durch Bestreitung der Grunderwerbung beteiligten Interessenten hinausgegeben.

Der ihnen zufallende Betrag ist zu verwenden zur Deckung einer vierprozentigen Verzinsung des ihnen nach den Bestimmungen dieses Gesetzes verbleibenden Zuschusses zum Bahnbau vom 1. Januar 1882 an und der Rückstände dieser Verzinsung, jedoch ohne Anrechnung von Zwischenzinsen.

Jeder weitere Überschuß ist zur Tilgung an dem Aufwande für Grunderwerbung abzuschreiben.

Nach vollständiger Tilgung des Aufwandes der Interessenten entfällt jeder Anspruch derselben auf Anteilnahme an Überschüssen.

Artikel 5.

Der Artikel 2 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatsbahnen, dann Erbauung von Vizinalbahnen betreffend, ist aufgehoben.

Bahnen von lokaler Bedeutung können nur dann durch den Staat zur Ausführung kommen, wenn die Interessenten mindestens den für den Bahnbau und dessen Zugehör nötigen Grund und Boden kostenfrei zur Verfügung stellen.

Unter der Voraussetzung der Übernahme entsprechender finanzieller Lasten von Seiten der Interessenten sind Zuschüsse des Staates à fonds perdu zur Durchführung von Privatunternehmungen zulässig.

Sowohl den vom Staate als den durch Privatunternehmung zu erbauenden Sekundärbahnen haben die bereits bestehenden Bahnen in Bayern den Anschluß gegen billige, event. von der Staatsregierung festzustellende Entschädigung für Abtretung oder Mitbenutzung bestimmter, für ihre Zwecke entbehrlicher Objekte zu gestatten.

Der Vizinaleisenbahnbaufond, dessen Verwaltung der Eisenbahnbau-Dotationskasse verbleibt, wird, insoweit derselbe nicht zum Ausbau der bestehendeu Vizinalbahnen und zu den gemäß Artikel 1 und 2 eintretenden Rückvergütungen in Anspruch genommen wird, auch fernerhin zur Förderung des Sekundärbahnbaues, vorbehaltlich gesetzlicher Feststellung für jeden einzelnen Fall, bestimmt.

Gegeben zu München den 28. April 1882.

Ludwig.

Dr. v. Lutz. Dr. v. Fäustle. v. Maillinger. v. Riedel.
Frhr. v. Crailsheim. Frhr. v. Feilitzsch.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der Oberregierungsrat
im kgl. Staatsministerium des Innern:
Neumayr.

B. Gesetz über die Zwangsabtretung von Grundeigentum für öffentliche Zwecke

mit den späteren Modifikationen.

I. Gesetz vom 17. November 1837, die Zwangsabtretung von Grundeigentum für öffentliche Zwecke betr.

Ludwig,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrates mit Beirat und Zustimmung Unserer Lieben und Getreuen der Stände des Reiches in Abänderung des vierten Absatzes des § 8 im Tit. IV der Verfassungsurkunde und mit Beobachtung der in dem Tit. X § 7 derselben Urkunde vorgeschriebenen Formen beschlossen, und verordnen, was folgt:

I. Titel.

Allgemeine Bestimmungen.

Artikel I

Eigentümer können angehalten werden, unbewegliches Eigentum für öffentliche, notwendige und gemeinnützige Zwecke abzutreten, oder mit einer Dienstbarkeit beschweren zu lassen, letzteres jedoch nur insoferne, als der Eigentümer nicht vorzieht, auf Abtretung des zum Zwecke der Dienstbarkeit in Anspruch genommenen Teiles seines Grundeigentumes zu bestehen. Diese Abtretung kann übrigens nur eintreten

A. zu folgenden Unternehmungen:

1. Erbauung von Festungen oder sonstigen Vorkehrungen zu Landesdefensions- und Fortifikationszwecken, insbesondere auch Militäretablissements;
2. Erbauung oder Erweiterungen von Kirchen, öffentlichen Schulhäusern, Spitälern, Kranken- und Irrenhäusern;

3. Herstellung neuer oder Erweiterung schon bestehender Gottesäcker;
4. Regelung des Laufes und Schiffbarmachung von Strömen und Flüssen;
5. Anlegung neuer und Erweiterung, Abkürzung oder Ebenung schon bestehender Staats-, Kreis- und Bezirksstraßen;
6. Herstellung öffentlicher Wasserleitungen;
7. Austrocknung schädlicher Sümpfe in der Nähe von Ortschaften;
8. Beschützung einer Gegend vor Überschwemmungen;
9. Erbauung von öffentlichen Kanälen, Schleusen und Brücken;
10. Erbauung öffentlicher Häfen oder Vergrößerung schon vorhandener;
11. Errichtung von Eisenbahnen zur Beförderung des inneren oder äußeren Handels und Verkehrs;
12. Aufstellung von Telegraphen zum Dienste des Staates;
13. Vorkehrung zu wesentlich notwendigen, sanitäts- oder sicherheitspolizeilichen Zwecken, insbesondere
14. Schirmung der Kunstschätze und wissenschaftlichen Sammlungen des Staates vor Feuers- oder anderer Gefahr;

allein auch in allen diesen Fällen immer nur:

a) nach vorgängiger rechtskräftiger administrativ-richterlicher Entscheidung der betreffenden Kreisregierung, Kammer des Innern, in erster, und des versammelten Staatsrates — im Falle der Berufung — in zweiter und letzter Instanz, wenn von den beteiligten Eigentümern oder einem derselben bestritten wird, entweder, daß das Unternehmen zu den unter Ziff. 1—14 aufgeführten gehöre und vom gemeinen Nutzen erfordert werde, oder daß die Abtretung oder Belastung des angesprochenen Eigentums zur zweckmäßigsten Verwirklichung desselben notwendig sei, und
b) gegen vorgängige volle Entschädigung;

B. in Fällen öffentlichen Notstandes, nämlich

bei Feuers- und Wassergefahr, Erdbeben und Erdfällen, sowie in Kriegs- und anderer dringender Not, ohne vorgängiges förmliches Verfahren und ohne Aufhalt, jedoch gegen nachträgliche volle Entschädigung.

Die Lehensfideikommiß- oder Stammgutseigenschaft steht der Zwangsabtretung nicht entgegen.

Artikel II.

In Beziehung auf unkörperliche Rechte findet eine Zwangsentäußerung nur insofern statt, als diese Rechte dem für das Unternehmen zu verwendenden Grundeigentume ankleben, und es muß in solchem Falle der Entwehrungsberechtigte

1. nutzbare Rechte auf anderen unbeweglichen Sachen, welche aktiv mit dem Entwehrungsgegenstande verbunden sind, auf Verlangen des Eigentümers gegen volle Entschädigung des letzteren übernehmen;
2. nutzbare Rechte, welche passiv auf dem Entwehrungsgegenstande ruhen, durch volle Entschädigung ihrer Besitzer ablösen, wenn diese darauf dringen, oder die Ausübung jener Rechte mit der neuen Bestimmung des Gegenstandes nicht mehr vereinbarlich ist.

Artikel III.

Bei Gegenständen, deren Teilung nachteilig auf die Benutzbarkeit des Gesamtgegenstandes zurückwirkt, kann nicht wider [illegible] Eigentümers auf teilweise Ab-

tretung erkannt werden. Insbesondere darf die Teilung eines Gebäudekomplexes oder die Trennung der zu dem Umfange desselben gehörigen Gärten und Hofraithen oder eines Teiles derselben von dem Gesamtkomplexe nur mit Einwilligung des Eigentümers stattfinden.

Artikel IV.

Die Entwehrung kann unter den Voraussetzungen des Art. I in Anspruch genommen werden:

1. von öffentlichen Stellen und Behörden,
2. von Gemeinden und von denjenigen Gesellschaften und Privaten, denen von der Regierung unter Bedingungen, welche die Erreichung des Zweckes und seiner Gemeinnützigkeit sichern, die Ausführung einzelner im Art. I aufgezählten Unternehmungen eingeräumt wird.

II. Titel.

Von der Entschädigung und dem Maßstabe derselben.

Artikel V.

Die Entschädigung für jede zwangsweise Abtretung von Grundeigentum muß enthalten

1. den gemeinen Wert des abzutretenden Gegenstandes;
2. Vergütung für die dem Eigentümer durch die Abtretung zugehenden sonstigen Nachteile, namentlich:
   a) Ersatz des Mehrwertes, den der abzutretende Gegenstand durch seinen Zusammenhang mit anderen Eigentumsteilen oder durch seine bisherige Benutzungsweise für den Eigentümer behauptet;
   b) Ersatz der Wertsminderung, welche durch die Abtretung dem übrigen Grundbesitze desselben Eigentümers zugeht;
   c) Ersatz des unvermeidlichen Verlustes, welcher dem Eigentümer durch die Abtretung vorübergehend oder bleibend in seinem Erwerbe erwächst; jedoch darf die hierdurch sich ergebende Mehrung der Entschädigung 30% des Schätzungswertes nicht übersteigen;
   d) Ersatz für die Früchte, deren Ernte durch die Zwangsabtretung gehindert wird;
3. den Betrag derjenigen Entschädigung, welche dem Pächter oder sonstigen Nutzungsberechtigten nach Gesetz oder Vertrag zu leisten ist.

Artikel VI.

Für die mit dem Entwehrungsgegenstande verbundenen im Art. II bezeichneten Rechte ist die Entschädigung nach folgenden Normen zu leisten:

1. Gewähren diese Rechte ständige Renten, so hat die Entschädigung in dem 30fachen Betrage des jährlichen Reinertrages zu bestehen.
2. Bei unständigen Renten ist der jährliche Reinertrag nach einer Durchschnittsberechnung aus der jüngst verflossenen, durch gütliche Übereinkunft oder richterliches Ermessen mit Rücksicht auf die Natur des Reichnisses zu bestimmenden Periode festzusetzen und mit dem 25fachen Betrage zu Kapital zu erheben.
3. Sonstige standes-, guts- und gerichtsherrliche, dann alle Nutzungs- und Servitutsrechte unterliegen besonderer Schätzung, wenn sich die Parteien nicht über die dafür zu leistende Entschädigung verständigen.

Die Entschädigung muß besonders für den Eigentümer und besonders für den Inhaber solcher Rechte ermittelt und ebenso Jedem besonders verabreicht werden.

Zu dem Zwecke sind den Taxatoren, bevor sie zur Schätzung des Eigentumes schreiten, die sämtlichen auf demselben lastenden nutzbaren Rechte anzuzeigen. Bei der Schätzung des Eigentums ist dann zunächst der Ertrag, welcher nach Abzug der Lasten noch übrig bleibt, in Anschlag zu bringen, außerdem aber auch alle die im Art. V Nr. 2 bezeichneten, dem Eigentümer zugehenden Nachteile.

Artikel VII.

Nach vorstehenden Normen ist die Entschädigung auch in den Art. I lit. B bezeichneten Notfällen nachträglich, jedoch möglichst bald zu ermitteln und zu leisten.

Artikel VIII.

Bei zwangsweiser Beschwerung des Grundeigentumes mit einer Dienstbarkeit für öffentliche Zwecke ist die Enschädigung nach der Natur und dem Umfange der Dienstbarkeit durch gütliche Übereinkunft der Beteiligten oder durch richterliches Ermessen zu bestimmen.

Artikel IX.

Wertserhöhungen, welche dem ganz oder teilweise abzutretenden Gegenstande erst infolge des die Abtretung veranlassenden Unternehmens zuwachsen oder zuwachsen könnten, kommen bei der Entschädigungsermittelung nicht in Anschlag.

Artikel X.

In Fällen, wo dem Empfänger der Entschädigungssumme das Recht der freien Verfügung darüber entweder gar nicht oder nicht allein zusteht, ist nach den bestehenden Gesetzen zu verfahren.

Artikel XI.

Die auf dem Abtretungsgegenstande ruhenden Hypotheken und die in Beziehung auf denselben im Hypothekenbuche etwa eingetragenen Verfügungsbeschränkungen erlöschen durch dessen Entwehrung; die Forderungen, für welche sie bestellt waren, gehen jedoch auf die Entschädigungssumme über und es muß diese Summe, welche, soweit sie reicht, und wenn sie die hypothezierten Forderungen übersteigt, bis zum Betrage jener Hypotheken und deren Zinsen bei Gericht zu hinterlegen ist, an den Gläubiger ausbezahlt, oder nach gesetzlicher Ordnung, oder nach Übereinkunft der Beteiligten, an diese verteilt werden.

Handelt es sich nur von Beschwerung mit einer Dienstbarkeit, so tritt Gleiches in bezug auf den Übergang der hypothekarischen Forderung und eingetragenen Verfügungsbeschränkungen auf die Entwehrungssumme und auf die Verwendung derselben ein, jedoch bestehen die hypothekarischen Forderungen und Verfügungsbeschränkungen, insoweit sie aus der Entschädigungssumme nicht befriediget oder beseitiget werden können, auf dem nunmehr mit der Dienstbarkeit beschwerten Grundeigentume fort.

Artikel XII.

Nach rechtsförmlich vollzogener Zustellung der Ladung (Artikel XV) darf der Eigentümer des zur Entwehrung angesprochenen Gegenstandes nur noch unverschiebliche Ausbesserungen, sowie alle, die regelmäßige Bewirtschaftung bedingenden Handlungen und Unternehmungen, jedoch keine einseitige Veränderung in der Wesenheit desselben mehr vornehmen.

Aus solchen einseitig vorgenommenen Veränderungen können nicht nur keine Entschädigungen abgeleitet werden, sondern dieselben begründen auch bei erfolgender Abtretung außer dem auf Verlangen auszusprechenden Nichtbestande der Rechtshandlung auch die Verbindlichkeit zur Wiederherstellung des Gegenstandes in den vorigen Stand, soferne die getroffene Veränderung erweislich nachteilig für den neuen Erwerber ist, oder zur Vergütung des durch die Veränderung bewirkten Minderwertes desselben.

Sollte die Eigentumsabtretung aus irgend einem Grunde nicht zu stande kommen, so ist der Entwehrungsberechtigte verpflichtet, allen Schaden und jeden Nachteil zu ersetzen, welche aus dieser Dispositionsbeschränkung dem Eigentümer erweislich zugegangen sind.

Sollte aber nach erfolgter Abtretung das Unternehmen selbst rückgängig werden, so ist der entwehrte Eigentümer befugt, gegen Rückgabe des empfangenen Preises sein Eigentum zurückzuverlangen.

III. Titel.

Von dem Verfahren bei der Zwangsabtretung.

Artikel XIII.

Die Verhandlungen über Zwangsentäußerungen in den Artikel I lit. A bezeichneten Fällen sind protokollarisch mündlich unter Zulassung von Anwälten und mit Ausschluß jedes Schriftwechsels zu führen; für die Kosten der ersten Verhandlung hat der anrufende Teil angemessenen Vorschuß zu leisten. Die Stellen und Behörden sind zur möglichsten Beschleunigung des Verfahrens verpflichtet.

Artikel XIV.

Jeder Antrag auf Zwangsabtretung ist mit sämtlichen auf das Unternehmen bezüglichen Urkunden, Rissen und Kostenvoranschlägen von den antragstellenden Behörden, Gemeinden, Gesellschaften oder Privaten der betreffenden Kreisregierung vorzulegen, welche alsdann nach Einvernahme der einschlägigen Distrikts-Polizeibehörden, wo solche noch erforderlich, ohne Verzug die Weisung des Staatsministeriums des Innern zur wirklichen Einleitung des Zwangsentäußerungs-Verfahrens erholt.

Artikel XV.

Im Falle bejahender Weisung hat die einschlägige Distrikts-Polizeibehörde sämtliche Beteiligte im Benehmen mit den betreffenden Rent- und Hypothekenämtern sorgfältig zu ermitteln. Sie bestimmt sofort eine Tagsfahrt zur Verhandlung der Sache, erläßt die Ladung hierzu unter genauer Bezeichnung der Zeit und des Ortes der Tagsfahrt, und bringt dieselben 14 Tage vor dem anberaumten Termine durch Anschlagung an dem Gerichtssitze und in sämtlichen beteiligten Gemeinden, dann durch schriftliche Mitteilung an jeden einzelnen Beteiligten und an die Antragsteller oder deren Vertreter mit dem Bemerken zur allgemeinen Kenntnis, daß die Pläne bei Amte zur Einsicht bereit liegen. Die in dem Ladungsdekrete gleichfalls ausdrücklich zu erwähnende rechtliche Folge des Nichterscheinens ist:

1. für die Anrufenden Wideraufnahme der Tagsfahrt auf ihre Kosten und Schadloshaltung der erschienenen Beteiligten in bezug auf Auslagen und Versäumnisse mit Androhung des Rechtsnachteiles, daß bei abermaligem Ausbleiben die Verzichtleistung auf die angesprochene Zwangsabtretung werde angenommen werden;

2. für die Angerufenen, in der Voraussetzung des Erschienenseins der Anrufenden, Wiederaufnahme der Tagsfahrt auf ihre Kosten und Schadloshaltung der erschienenen Anrufenden mit der Androhung des Rechtsnachteiles, daß bei wiederholtem Ausbleiben derselben die Einwilligung in die angesprochene Abtretung würde angenommen werden.

Artikel XVI.

Der Nachweis richtig vollzogener Zustellung ist dem betreffenden Hypothekenamte ungesäumt mitzuteilen und bezüglich der in Anspruch genommenen Gegenstände die Vormerkung der durch Artikel XII ausgesprochenen Dispositionsbeschränkung im Hypothekenbuche zu veranlassen.

Artikel XVII.

Bei der Tagsfahrt hat die Distrikts-Polizeibehörde vor allem eine gütliche Vereinigung der Beteiligten über die Abtretungsfrage und über die zu leistende Entschädigung zu versuchen, und im Falle Gelingens für den alsbaldigen rechtsförmlichen Abschluß des Vergleiches zu sorgen. Kommt eine Übereinkunft nicht zu stande, so wird unter allseitigen Beteiligten nach Art. XIII protokollarisch verhandelt, und es werden sodann nach allenfallsiger Einvernahme der betreffenden Gemeinde und vollzogenem Augenscheine die geschlossenen Akten mit Bericht der zuständigen Kreisregierung, Kammer des Innern, vorgelegt.

Artikel XVIII.

Die Kreisregierung, Kammer des Innern, entscheidet über die Abtretungsfrage gemäß Art. I, II und III in erster und der versammelte Staatsrat in zweiter und letzter Instanz. Hinsichtlich des Verfahrens bleibt es bei den bestehenden Bestimmungen über das Verfahren in administrativ-kontentiösen Sachen, jedoch ist jedes Erkenntnis mit Entscheidungsgründen zu versehen und auf eine Berufungssumme keine Rücksicht zu nehmen.

Artikel XIX.

Wird die Abtretung des angesprochenen Grundeigentumes nicht verweigert oder es ist über die Verweigerung der Abtretung von der kompetenten Administrativ-Justizstelle ein rechtskräftiges Erkenntnis erlassen worden und nur noch die Frage über die Art und den Betrag der hiefür zu leistenden Entschädigung streitig, so hat die einschlägige Justiz-Unterbehörde auf den Antrag eines Beteiligten vor allem eine gütliche Vereinigung unter den Parteien zu versuchen, wenn aber diese nicht zu stande kommt, die Sache summarisch zu verhandeln, insbesondere eine gerichtliche Wertschätzung des angesprochenen Eigentumes, den bestehenden allgemeinen und den im gegenwärtigen Gesetze erteilten besonderen Vorschriften gemäß zu veranstalten, den wahren Wert desselben und des ganzen hierbei obwaltenden Interesses zu ermitteln und darüber nach den Gesetzen zu entscheiden.

Diese Entschädigungsprozesse sind vor allen anderen Zivilstreitigkeiten zu beschleunigen; die Gerichtsvorstände sind hierfür persönlich verantwortlich.

Artikel XX.

Gegen diese gerichtliche Feststellung der Entschädigung steht sämtlichen Beteiligten die Berufung binnen 30 Tagen frei, und zwar an das Obergericht in jedem Falle, an den obersten Gerichtshof aber nur unter Voraussetzung der Berufungssumme.

Wird keine Berufung eingelegt, so ist die Abtretung oder Belastung sogleich nach Ablauf der Berufungsfrist, nach vorgängiger barer Zahlung der festgestellten Entschädigungssumme und des Kostenersatzes an den Abtretungspflichtigen zu vollziehen.

Ist hingegen Berufung eingelegt, so muß zwar die Abtretung auch in gleicher Frist, unter gleicher Bedingung vorgängiger Bezahlung vollzogen werden; es ist aber in diesem Falle sowohl der Abtretungspflichtige als der Abtretungsberechtigte befugt, die Bestellung von Sicherheiten zu fordern; ersterer dafür, daß ihm dasjenige, was ihm in der folgenden Instanz mehr zuerkannt werden möge, mit landesüblichen Zinsen von dem Tage der Abtretung an nachgezahlt; letzterer dafür, daß ihm das, was ihm die folgende Instanz weniger auferlegen möge, mit den landesüblichen Zinsen von dem Tage seiner Leistung an zurückgezahlt werde.

Die Bestimmung dieser Sicherheiten geschieht durch einen Bescheid des erkennenden Untergerichtes, und im Falle der Berufung durch einen von dem Obergerichte binnen 30 Tagen zu erlassenden Verbescheid. Ist der Abtretungsberechtigte der Staat selbst, so genügt statt der Bestellung einer solchen Sicherheit von seiner Seite die von der betreffenden Kreisregierung zu erteilende Zusicherung der Nachzahlung, wenn darauf erkannt würde, nebst landesüblichen Zinsen von dem Tage der Abtretung an.

IV. Titel.

Schlußbestimmungen.

Artikel XXI.

Die Kosten des übrigens tax- und stempelfreien Administrativverfahrens und des gerichtlichen Verfahrens in erster Instanz, sowie die Vergütung der den Beteiligten hierdurch verursachten notwendigen Auslagen fallen dem Anrufenden zur Last.

Artikel XXII.

Gegenwärtiges Gesetz, welches als ein Grundgesetz des Reiches betrachtet werden und eben dieselbe Wirkung haben soll, als wären die Bestimmungen desselben in der Verfassungsurkunde enthalten, tritt mit dem Tage der Bekanntmachung für die sieben Kreise diesseits des Rheines in Wirksamkeit; desgleichen auch für den Rheinkreis unter Aufhebung des Gesetzes vom 8. März 1810 und zwar unter folgenden Bestimmungen:

1. Die Kompetenz, welche das gegenwärtige Gesetz den Distrikts-Polizeibehörden zugewiesen hat, steht den königlichen Landkommissariaten zu.
2. Zusatz zu Art. XI.

   Gleiches gilt von den Privilegien und Resolutionsrechten. Letztere begründen ein privilegiertes Recht auf den Preis, insoferne sie vor der Auszahlung an den Entwehrten, oder vor der gütlichen oder gerichtlichen Verteilung durch Opposition angemeldet worden sind.

   Die Hinterlegung des Preises richtet sich nach den im Rheinkreise geltenden gesetzlichen Bestimmungen.

   Die Zwangs-Enteignungsprozedur vertritt die Stelle der gewöhnlichen Purgationen.
3. Zu Artikel XII.

   Unter Ladung ist bloß eine Mitteilung zu verstehen, wie sie im Art. XV dieses Gesetzes vorgeschrieben ist.

4. Zu Artikel XV.

Im Rheinkreise müssen die Besitzer hauptsächlich aus den Sektionsregistern ermittelt werden.

5. Zu Artikel XX.

Die kompetente Stelle ist das Bezirksgericht, welches auf Ansuchen des fleißigsten Teiles ohne vorgängigen Vermittlungsversuch zu entscheiden hat.

6. Zu Artikel XXI.

Das Verfahren richtet sich nach dem im Rheinkreise gesetzlichen Instanzenzuge.

Artikel XXIII.

Übrigens bleiben alle bei Erscheinen des gegenwärtigen Gesetzes in den Gebietsteilen sowohl diesseits als jenseits des Rheins geltenden Gesetze, Verordnungen, Lokalstatuten und Lokalobservanzen über Eigentumsbeschränkungen in dem Rayon bestehender oder im Baue begriffener Festungen und festen Plätze ihrem vollen Umfange nach aufrecht erhalten.

Unsere Staatsministerien der Justiz und des Innern sind mit der Bekanntmachung und dem Vollzuge des gegenwärtigen Gesetzes beauftragt.

Gegeben München am 17. November 1837.

Ludwig.

Fürst v. Wrede. Frhr. v. Gise. Frhr. v. Schrenk. v. Wirschinger. Frhr. v. Hertling. Staatsrat v. Abel.

Nach Königlich Allerhöchstem Befehl:
Geheimer Rat v. Kreutzer.

2. Auszug aus dem Gesetze vom 29. April 1869, die Einführung einer Prozeßordnung in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten für das Königreich Bayern betr.

Artikel 6.

An die Stelle der Art. XIX, XX und XXII Ziff. 5 und 6 des Gesetzes vom 17. November 1837, die Zwangsabtretung von Grundeigentum für öffentliche Zwecke betreffend, treten nachstehende Bestimmungen:

Wenn die Abtretung des angesprochenen Grundeigentums nicht verweigert wird, oder über die Verpflichtung zur Abtretung von der zuständigen Administrativ-Justizstelle ein rechtskräftiges Erkenntnis erlassen worden ist, unter den Beteiligten aber über die Art oder den Betrag der zu leistenden Entschädigung Streit besteht, so haben die Gerichte hierüber zu entscheiden.

Zuständig ist ohne Rücksicht auf den Betrag der angesprochenen Entschädigung das Bezirksgericht, in dessen Sprengel das abzutretende oder zu belastende Grundeigentum liegt, wenn es sich aber um Grundstücke handelt, die in verschiedenen Bezirksgerichtssprengeln liegen, jedoch im Pertinenzverhältnisse zu einander stehen, dasjenige Bezirksgericht, in dessen Sprengel der bedeutendere Teil der Grundstücke bzw. wenn das betreffende Gut mit Gebäuden versehen ist, das Hauptgebäude sich befindet.

Die Klage kann von jedem Beteiligten erhoben werden. Bezüglich des Verfahrens und der Rechtsmittel kommen die Bestimmungen der neuen Prozeßordnung zur Anwendung.

Ist die Entschädigung im ersten Rechtszuge durch ein Urteil festgestellt, gegen welches Einspruch nicht stattfindet, so muß die Abtretung ohne Rücksicht auf Berufung erfolgen, wenn der Abtretungsberechtigte die festgestellte Entschädigung samt Kosten, soweit der Betrag unbestritten ist, bar bezahlt, den Rest aber gerichtlich hinterlegt und gegebenenfalls außerdem für die dem Abtretungspflichtigen im höheren Rechtszuge etwa weiter zuerkannt werdende Entschädigung samt Zinsen und Kosten in der in Art. 123 Abs. 1 und 2 der neuen Prozeßordnung bestimmten Weise Sicherheit leistet. Über etwaige Anstände hat, wenn die Sache beim Berufungsgerichte anhängig ist, das letztere, in anderen Fällen das Bezirksgericht zu entscheiden. Ist der Abtretungsberechtigte der Staat, so fällt die Sicherheitsbestellung hinweg.

Das Begehren des Abtretungsberechtigten, daß ihm die betreffenden Grundstücke abgetreten werden, die Abtretung von Seiten des Abtretungspflichtigen, die Zahlung oder Hinterlegung und die Annahme der im ersten Rechtszuge festgestellten Entschädigung gelten nicht als Unterwerfung unter das im ersten Rechtszuge ergangene Urteil.

Auch nach rechtskräftiger Feststellung der Entschädigung kann die Abtretung erst gefordert werden, nachdem die Entschädigung samt Kosten bar bezahlt worden ist.

Reicht die Entschädigung zur vollständigen Befriedigung der vorhandenen privilegierten und Hypothekgläubiger nicht aus und ist auch zwischen den Beteiligten eine Vereinbarung nicht zu stande gekommen, so kann jeder Beteiligte fünfzehn Tage nach rechtskräftiger Feststellung der Entschädigung die Einleitung eines nach Hauptst. XXXVI Tit. III der neuen Prozeßordnung sich richtenden Verteilungsverfahrens veranlassen.

3. Auszug aus dem Gesetze zur Ausführung der Reichs-Zivilprozeßordnung und Konkursordnung vom 23. Februar 1879.

Verfahren bei Streitigkeiten über Entschädigung bei Zwangsenteignung.

Artikel 45.

An Stelle der Art. XIX, XX, XXI und XXII Ziffer 5 und 6 des Gesetzes vom 17. November 1837, die Zwangsabtretung von Grundeigentum für öffentliche Zwecke betreffend, treten nachstehende Bestimmungen.

Artikel 46.

Wird die Abtretung des angesprocheuen Grundeigentumes nicht verweigert, oder ist über die Verpflichtung zur Abtretung von der zuständigen Administrativjustizstelle ein rechtskräftiges Erkenntnis erlassen und unter den Beteiligten nur noch die Frage über die Art oder den Betrag der zu leistenden Entschädigung streitig, so hat auf Antrag des Abtretungsberechtigten die Feststellung der Entschädigung im Wege der Schätzung durch die zuständige Distriktsverwaltungsbehörde zu erfolgen.

Der Antrag hat sich auf alle in dem betreffenden Verwaltungsbezirke belegenen Gegenstände, bezüglich deren die Abtretungspflicht bereits feststeht und nicht schon Vereinbarung über die Entschädigung erfolgt ist, unter genauer Bezeichnung der Gegenstände, sowie unter Angabe der Abtretungspflichtigen und sonst Beteiligten zu erstrecken.

Wird die Einleitung des Schätzungsverfahrens bezüglich eines zur Abtretung angesprochenen Gegenstandes nicht binnen sechs Monaten von der freiwilligen Anerkennung der Abtretungspflicht oder dem hierüber ergangenen rechtskräftigen Erkenntnisse an von Seite des Abtretungsberechtigten beantragt, so ist der Abtretungspflichtige zur Stellung des Antrages befugt.

Artikel 47.

Die Distriktsverwaltungsbehörde bestimmt sofort einen Termin zur Abschätzung der in dem Antrage bezeichneten Gegenstände. Nach Lage der Sache können zur Abschätzung einzelner Gegenstände oder bestimmter Gruppen derselben gesonderte Termine bestimmt werden. Zu dem Termine sind die Beteiligten zu laden sowie drei Sachverständige als Schätzleute entweder für alle zur Abschätzung bestimmten Gegenstände oder für einzelne Gegenstände oder einzelne Arten derselben beizuziehen. Die Schätzleute sind, soferne sich nicht die Beteiligten über deren Wahl geeinigt und spätestens eine Woche vor dem Termine hiervon Anzeige gemacht haben, von der Distriktsverwaltungsbehörde zu ernennen. Personen, welche als Entschädigungsberechtigte von der Enteignung betroffen sind, oder welche an der Feststellung der Entschädigungssumme sonst ein rechtliches Interesse haben, können nicht als Schätzleute bestimmt werden.

Artikel 48.

In dem Abschätzungstermine hat zunächst mit Zuziehung der Schätzleute Einnahme des Augenscheines und Vernehmung der Beteiligten über etwaige besondere auf die Wertsbestimmung Einfluß äußernde Verhältnisse, sowie über die von den Abtretungspflichtigen beanspruchten und von dem Abtretungsberechtigten angebotenen Summen zu Protokoll zu erfolgen und ist unter den Beteiligten eine gütliche Einigung zu versuchen. Im Falle des Nichtzustandekommens derselben wird sodann nach Beeidigung und entsprechender Belehrung der Schätzleute zur protokollarischen Aufnahme der Schätzungen geschritten. Für die Schätzung sind die in Tit. II des Gesetzes vom 17. November 1837 aufgestellten Grundsätze maßgebend.

Den Schätzleuten kann nach Lage der Sache auch eine kurze Frist zur schriftlichen Abgabe der Schätzung eröffnet werden. In diesem Falle sind die zu beantwortenden Fragen zum Protokolle festzustellen und den Schätzleuten in Abschrift zu übergeben.

Artikel 49.

Auf Grund der von den Schätzleuten abgegebenen Erklärungen hat die Distriktsverwaltungsbehörde die Entschädigungssummen für die einzelnen Abtretungsgegenstände auszusprechen. Hierbei ist dieselbe, falls die Wertsbestimmungen der Schätzleute übereinstimmen, an den hiernach sich ergebenden Betrag gebunden. Besteht Meinungsverschiedenheit unter den Schätzleuten, so ist die Entschädigungssumme unter Würdigung der Begründung der verschiedenen Wertsangaben, jedoch innerhalb der Grenze derselben festzustellen.

Artikel 50.

Gegen die Feststellung der Entschädigungssumme durch die Distriktsverwaltungsbehörde steht sowohl den Abtretungspflichtigen als auch den Abtretungsberechtigten, innerhalb einer von Bekanntgabe der festgestellten Beträge an laufenden Ausschlußfrist von einem Monate, die Betretung des Rechtsweges behufs richterlicher Entscheidung über den Betrag der zu leistenden Entschädigung offen.

Zuständig ist das Gericht, in dessen Bezirke das abzutretende Grundeigentum

liegt; wenn es sich aber um Grundstücke handelt, die in verschiedenen Gerichtsbezirken liegen, jedoch im Pertinenzverhältnisse stehen, dasjenige Gericht, in dessen Bezirke der bedeutendere Teil der Grundstücke, bzw. wenn das betreffende Gut mit Gebäuden versehen ist, das Hauptgebäude liegt.

Auf Verlangen einer Partei ist eine neue Schätzung vorzunehmen. Die Schätzleute, welche den Abtretungsgegenstand im Verfahren vor der Distriktsverwaltungsbehörde geschätzt haben, dürfen ohne Zustimmung der Parteien nicht als Sachverständige ernannt werden.

Artikel 51.

Nach Feststellung der Entschädigungssumme durch die Distriktsverwaltungsbehörde ist der Abtretungsberechtigte ohne Rücksicht darauf, ob die Frist zur Betretung des Rechtswegs noch läuft oder derselbe betreten wurde, befugt, gegen Erlage der festgestellten Entschädigungssumme und des Betrags der dem Abtretungspflichtigen erwachsenen Kosten die Einweisung in den Besitz der Abtretungsgegenstände durch die Distriktsverwaltungsbehörde zu erwirken und sodann über dieselben nach Maßgabe der Zweckbestimmung frei zu verfügen, insoweit dies nicht auf Antrag des Abtretungspflichtigen nach Anordnung des angerufenen Gerichts von vorheriger Sicherheitsleistung für den Fall der Erhöhung der Entschädigungssumme durch richterliches Urteil abhängig gemacht wird. Eine vorherige Sicherheitsleistung kann nicht beantragt werden, wenn der Abtretungsberechtigte der Staat ist.

Artikel 52.

Die Kosten des nach Art. XIII—XVII des Gesetzes vom 17. November 1837 und nach vorstehenden Art. 45—51 stattfindenden Administrativverfahrens, sowie die Vergütung der den Beteiligten hierdurch verursachten notwendigen Auslagen fallen dem Abtretungsberechtigten zur Last. Das Administrativverfahren ist gebührenfrei.

Über Tragung der durch die anhängig gemachten Prozesse erwachsenden Kosten haben die Gerichte nach Maßgabe der Bestimmungen der Zivilprozeßordnung zu entscheiden.

Artikel 53.

Reicht die Entschädigung zur vollständigen Befriedigung der privilegierten und Hypothekgläubiger nicht aus, und ist auch zwischen den Beteiligten eine Vereinbarung nicht zu stande gekommen, so kann jeder Beteiligte zwei Wochen nach endgültiger Feststellung der Entschädigung die Einleitung eines nach Art. 97 f. des Gesetzes vom 23. Februar 1879, die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen wegen Geldforderungen betreffend, sich richtenden Verteilungsverfahrens bei dem Amtsgerichte, in dessen Bezirke der Gegenstand der Abtretung belegen ist, veranlassen.

Artikel 54.

Vorstehende Bestimmungen finden entsprechende Anwendung, wenn es sich um zwangsweise Beschwerung des Grundeigentumes mit einer Dienstbarkeit für öffentliche Zwecke oder um Rechte handelt, welche mit dem zu entwehrenden Grundeigentume verbunden sind (Art. II des Gesetzes vom 17. November 1837).

Artikel 55.

Eine gütliche Einigung der Beteiligten über die Abtretung oder über die zu leistende Entschädigung wird mit der Protokollierung durch die Distriktsverwaltungsbehörde rechtswirksam.

C. Chronologische Übersicht

der

bayerischen Eisenbahnen nach der Zeit der Eröffnung der einzelnen Strecken.

Ziffer	Bezeichnung der Bahnstrecke	Zeit der Eröffnung			Baulänge in Kilometern		Bemerkungen
		Tag	Monat	Jahr	im einzelnen	im ganzen	
1	Nürnberg-Fürth	7.	Dezember	1835	6,05	6,05	Privatbahn
2	München-Lochhausen	1.	September	1839	12,59	—	
3	Lochhausen-Olching	27.	Oktober	„	6,67	—	Als Privatbahn gebaut
4	Olching-Maisach	7.	Dezember	„	5,63	24,89	
5	Maisach-Augsburg	4.	Oktober	1840	37,05	37,05	
6	Nürnberg-Bamberg	1.	„	1844	61,44	—	Feierliche Eröffnung 25. August 1844
7	Oberhausen-Nordheim	20.	November	„	40,53	101,97	
8	Bamberg-Lichtenfels	15.	Februar	1846	31,96	—	
9	Oberhausen bis zur Einmündung der München-Augsburger Bahn	1.	Juli	„	—	—	Länge unter Ziffer 7 mitberechnet
10	Lichtenfels-Neuenmarkt	15.	Oktober	„	42,42	74,38	
11	Kaufbeuren-Augsburg	1.	September	1847	60,04	—	
12	Nordheim-Donauwörth	15.	„	„	—	60,04	Länge unter Ziffer 7 mitberechnet
13	Neuenmarkt-Hof	1.	November	1848	55,42	—	
14	Hof-Sächsische Grenze	20.	„	„	11,57	66,99	Verpachtet
15	Nürnberg-Schwabach	1.	April	1849	14,92	—	
16	Donauwörth-Ötting en	15.	Mai	„	43,35	—	
17	Ötting en-Gunzenhausen	20.	August	„	26,38	—	
18	Gunzenhausen-Schwabach	1.	Oktober	„	45,36	130,01	
19	Kaufbeuren-Kempten	1.	April	1852	42,55	—	
20	Bamberg-Haßfurt	1.	August	„	32,47	—	
21	Haßfurt-Schweinfurt	3.	November	„	21,18	96,83	

Ziffer	Bezeichnung der Bahnstrecke	Zeit der Eröffnung			Baulänge in Kilometern		Bemerkungen
		Tag	Monat	Jahr	im einzelnen	im ganzen	
22	Kempten-Immenstadt	1.	Mai	1853	21,57	—	
23	Immenstadt-Oberstaufen	1.	September	„	16,80	—	
24	Augsburg-Dinkelscherben	26.	„	„	26,35	—	
25	Burgau-Neuulm	26.	„	„	38,07	—	
26	Oberstaufen-Aschach bei Lindau	12.	Oktober	„	51,43	—	
27	Neuenmarkt-Bayreuth	28.	November	„	20,87	175,09	Pachtbahn
28	Äschach-Insel Lindau	1.	März	1854	—	—	Länge unter Ziff. 26 mitberechnet
29	Burgau-Dinkelscherben	1.	Mai	„	17,86	—	
30	Neuulm-Mitte Donaubrücke	1.	„	„	1,32	—	
31	Pasing-Planegg	21.	„	„	6,78	—	Pachtbahn
32	München-Großhesselohe	24.	Juni	„	10,75	—	
33	Schweinfurt-Würzburg	1.	Juli	„	45,81	—	
34	Planegg-Gauting	16.	„	„	4,74	—	Pachtbahn
35	Gauting-Mühlthal	16.	September	„	4,63	—	„
36	Würzburg-Aschaffenburg	1.	Oktober	„	89,26	—	
37	Aschaffenburg-Grenze gegen Frankfurt	1.	„	„	16,35	—	Verpachtet
38	Mühlthal-Starnberg	28.	November	„	4,38	201,88	Pachtbahn
39	Großhesselohe-Rosenheim	31.	Oktober	1857	62,94	62,94	
40	Rosenheim-Landesgrenze gegen Kufstein	5.	August	1858	31,95	—	
41	München Ztbhf.-Landshut	3.	November	„	72,85	—	Vorm. Ostbahn
42	Aschaffenburg-Grenze gegen Darmstadt	3.	Dezember	„	—	104,80	Ludwigsbahn
43	Lichtenfels-Grenze gegen Koburg	24.	Januar	1859	7,93	„	Verpachtet
44	Nürnberg-Hersbruck	9.	Mai	„	27,94	—	Vorm. Ostbahn
45	Gunzenhausen-Ansbach	1.	Juli	„	26,92	—	Pachtbahn
46	Hersbruck-Amberg-Regensburg	12.	Dezember	„	108,64	—	Vorm. Ostbahn
47	Regensburg-Geiselhöring-Landshut	12.	„	„	76,02	—	Vorm. Ostbahn. Sekundärbetrieb auf Sünching-Geiselhöring-Neufahrn b. E.
48	Geiselhöring-Straubing	12.	„	„	15,57	263,02	Sekundärbetrieb
49	Rosenheim-Traunstein	7.	Mai	1860	53,28	—	
50	Traunstein-Grenze gegen Salzburg	1.	August	„	29,48	—	
51	Straubing-Passau	20.	September	„	76,30	—	Vorm. Ostbahn
52	Passau-Österreich. Grenze	20.	„	„	1,58	160,64	Verpachtet
53	Schwandorf-Cham	7.	Januar	1861	47,93	—	Vorm. Ostbahn
54	Hochstadt-Gundelsdorf	20.	Februar	„	21,09	—	Pachtbahn
55	Cham-Furth i. W.	20.	September	„	19,22	—	Vorm. Ostbahn
56	Furth i. W.-Österreichische Grenze	20.	„	„	6,73	—	Verpachtet

Ziffer	Bezeichnung der Bahnstrecke	Zeit der Eröffnung			Baulänge in Kilometern		Bemerkungen
		Tag	Monat	Jahr	im einzelnen	im ganzen	
57	Holzkirchen-Miesbach	23.	November	1861	17,21	112,18	Pachtbahn
58	Nürnberg-Fürther Kreuzung-Fürth	1.	Oktober	1862	7,58	—	
59	Neuulm-Memmingen	12.	„	„	50,17	57,75	„
60	Gundelsdorf-Stockheim	1.	März	1863	3,47	—	„
61	Memmingen-Kempten	1.	Juni	„	35,02	—	„
62	Schwandorf-Weiden	1.	Oktober	„	43,87	—	Vorm. Ostbahn
63	Nördlingen-Württemberg. Grenze	3.	„	„	3,71	—	Verpachtet
64	Weiden-Bayreuth	1.	Dezember	„	58,02	144,09	Vorm. Ostbahn
65	Ansbach-Würzburg	1.	Juli	1864	88,77	—	
66	Weiden-Mitterteich	15.	August	„	39,26	128,03	„ „
67	Fürth-Würzburg	19.	Juni	1865	94,55	—	
68	Starnberg-Tutzing	1.	Juli	„	11,64	—	Pachtbahn
69	Mitterteich-Eger	15.	Oktober	„	20,62	—	Vorm. Ostbahn
70	Tutzing-Penzberg	16.	„	„	22,43	—	Pachtbahn
71	Oberkotzau-Eger	1.	November	„	54,49	203,73	„
72	Tutzing-Unterpeißenberg	1.	Februar	1866	20,06	—	„
73	Plattling-Deggendorf	1.	März	„	8,53	—	Privatbahn, 1877 außer Betrieb gesetzt
74	Freilassing-Reichenhall	1.	Juli	„	14,51	—	
75	Heidingsfeld - Badische Grenze gegen Heidelberg	1.	Oktober	„	18,91	62,01	Verpachtet
76	München-Ingolstadt(Provisorium)	14.	November	1867	81,09	81,09	
77	Miesbach-Hausham	8	Januar	1869	4,93	—	
78	Hausham-Schliersee	1.	August	„	2,42	—	
79	Treuchtlingen - Gunzenhausen	2.	Oktober	„	23,67	—	
80	Treuchtlingen-Pleinfeld	2.	„	„	18,11	49,13	
81	Ingolstadt (Provisorium)-Treuchtlingen	12.	April	1870	55,63	55,63	
82	München-Grafing-Rosenheim	15.	März	1871	64,70	—	
83	München-Neuötting	1.	Mai	„	97,23	—	
84	Neuötting-Simbach	1.	Juni	„	26,14	—	
85	Simbach-Mitte Innbrücke	1.	„	„	1,59	—	Verpachtet
86	Schweinfurt-Kissingen	9.	Oktober	„	25,59	—	
87	Nürnberg-Neumarkt i. O.	1.	Dezember	„	36,04	251,29	Vormal. Ostbahn
88	Gemünden-Preuß. Grenze gegen Elm	1.	Mai	1872	21,91	—	Verpachtet
89	Langenzenn-Siegelsdorf	25.	„	„	5,55	—	Vizinalbahn
90	Spalt-Georgensgmünd	16.	Oktober	„	6,92	—	„
91	Lindau-Grenze gegen Bregenz	24.	„	„	5,75	—	Verpachtet
92	Buchloe-Kaufering	1.	November	„	11,82	—	

Ziffer	Bezeichnung der Bahnstrecke	Zeit der Eröffnung			Baulänge in Kilometern		Bemerkungen
		Tag	Monat	Jahr	im einzelnen	im ganzen	
93	Kaufering-Landsberg	1.	November	1872	4,84	—	Sekundärbetrieb
94	Wiesau-Tirschenreuth	10.	„	„	11,00	—	Vizinalbahn
95	Schwaben-Erding	16.	„	„	13,63	81,42	„
96	München-Kaufering	1.	Mai	1873	56,27	—	
97	Neumarkt i. O.-Seubersdorf	15.	„	„	20,35	—	Vorm. Ostbahn
98	Seubersdorf-Regensburg	1.	Juli	„	44,01	—	„ „
99	Sünching-Radldorf-Straubing	1.	„	„	16,15	—	„ „
100	Neufahrn b. E.-Obertraubling-Regensburg	6.	August	„	39,25	—	„ „
101	Steinach-Rothenburg	1.	November	„	11,07	—	Vizinalbahn
102	Immenstadt-Sonthofen	16.	„	„	8,34	195,44	„
103	Buchloe-Memmingen	1.	Mai	1874	46,12	—	
104	Ingolstadt Ztbhf.-Regensburg	1.	Juni	„	73,42	—	
105	Holzkirchen-Tölz	1.	„	„	21,43	—	„
106	Ingolstadt Ztbhf.-Donauwörth	15.	August	„	51,11	—	
107	Ebenhausen-Grenze gegen Meiningen	15.	Dezember	„	44,00	236,08	
108	Saal-Kelheim	15.	Februar	1875	4,57	—	Sekundärbetrieb
109	Nürnberg-Ansbach	15.	Mai	„	43,71	—	
110	Ingolstadt Ztbhf.-Hochzoll	15.	„	„	61,77	—	
111	Ansbach-Württb. Grenze gegen Krailsheim	1.	Juni	„	36,32	—	
112	Unterpeißenberg-Sulz(nun Peißenberg)	1.	August	„	2,72	—	
113	Weiden-Vilseck-Neukirchen	15.	Oktober	„	51,52	—	Bau v. d. vorm. Ostbahn
114	Plattling-Mühldorf	15.	„	„	81,72	—	desgl.
115	Pasing-München Südbhf.		Ende	„	7,81	—	
116	Sinzing-Alling	20.	Dezember	„	4,14	294,28	Vizinalbahn
117	Dombühl-Feuchtwangen	15.	April	1876	11,10	—	„
118	Rosenheim-Mühldorf und neuer Bahnh. Rosenheim	1.	Mai	„	61,63	—	
119	Biessenhofen-Oberdorf	1.	Juni	„	6,51	—	„
120	Nördlingen-Dinkelsbühl	2.	Juli	„	30,33	—	Sekundärbetrieb
121	Fürth-Bach-Eltersdorf	1.	August	„	8,75	—	Alte Strecke abgebrochen
122	Neustadt a. A.-Windsheim	6.	„	„	15,32	—	Vizinalbahn
123	Neuoffingen-Höchstädta. D.	15.	„	„	24,62	—	
124	Aschaffenburg-Miltenberg	12.	November	„	36,50	194,76	
125	Bobingen-Lechfeld-Kaufering	15.	Mai	1877	22,55	—	Sekundärbetrieb
126	Nürnberg-Schnabelwaid-Bayreuth	15.	Juli	„	93,12	—	

Nr.	Bezeichnung der Bahnstrecke	Tag der Eröffnung	Monat	Jahr	Baulänge in Kilometern: in ebener	in geneigter	Bemerkungen
125	Oberlungwitz – Hohenstein-Ernstthal	15.	August	1907	2,28	—	Schmalspurbetrieb
126	Hartmannsdorf – Lugau (Erzgeb.)	16.	September	"	43,45	—	Auf Hohenstein-Ernstthal – Lugau (Erzgeb.)
127	Hohenstein-Ernstthal – Oberlungwitz	15.	Oktober	"	3,43	—	
128	Glauchau – Meerane – Crossen	15.	November	"	21,33	—	
129	Neuer Bahnhof Crossen mit Verlegung der Bahnhofstraße	15.	"	"	0,80	—	Alte Strecke abgebrochen
130	Crossen – Zwickau (Eisenbahn)	15.	"	"	9,34	251,19	
131	Schmalspurbahn Crossen – Zwickau – Hohenstein-Ernstthal	15.	Mai	1908	36,65	—	
132	Crossen – Werdau	1.	August	"	9,62	—	Vollspurbahn
133	Werdau – Langenhessen	15.	September	"	9,50	—	"
134	Werdau – Netzschkau	15.	Oktober	"	11,79	—	"
135	Crossen – Zwickau – Landesgrenze bei Mosel	15.	"	"	19,30	97,25	
136	Werdau – Weida	15.	Mai	1909	21,36	—	"
137	Oberweid – Schweinsburg-Weidhausen – Greiz	15.	"	"	51,19	—	
138	Neumark – Lengenfeld	1.	September	"	63,15	—	Schmalspurbetrieb
139	Werdau – Schönau	20.	November	"	14,10	149,52	"
140	Neuer Bahnhof Hof mit Bahnverlegung	1.	April	1910	4,56	—	Alte Strecke abgebrochen
141	Mittweida – Lunzenau	15.	"	"	8,51	—	Schmalspurbetrieb
142	Lunzenau – Landesgrenze bei Falkenau	15.	Mai	"	45,22	56,59	
143	Dittersdorf – Penig	1.	Juni	1911	12,69	—	"
144	Lehe – Bremische Grenze gegen Bederkesa	1.	Oktober	"	35,49	45,18	"
145	Wilsdruff – Nossen	16.	Mai	1912	17,81	17,81	

Bemerkung: Differenzen einzelner Baulängen mit den in Anlage E angegebenen derzeitigen Betriebslängen rühren von späteren Korrektionen insbesondere von Bahnhofverlegungen her.

D. Jährliche Bauausgaben

für die

bayerischen Staatsbahnlinien, einschließlich der Vizinalbahnen und vormaligen Ostbahnen, vom Jahre 1840/41 bis zum Jahre 1881 inkl.

Bemerkt wird, daß in der nachfolgenden Tabelle

1. bei den Staatsbahnen
   a) die auf Kosten Bayerns hergestellte Bahnstrecke von der Landesgrenze bis Koburg mit . . . . . 1 884 015 M. 87 ₰
   b) die von der bayerischen Verwaltung gebaute Bahnstrecke von der Landesgrenze bis Meiningen mit . . . . . 4 068 205 M. 19 ₰

als in den Nachbarstaaten gelegen nicht eingesetzt sind, daß

2. bei den Vizinalbahnen die auf Rechnung der Gemeinden bestrittenen Ausgaben enthalten sind und zwar:
   a) für die von Staate gebauten Bahnen der Betrag von 3 633 406 M. 91 ₰
   b) für die von der Ostbahngesellschaft gebaute Linie Wiesau-Tirschenreuth der Betrag von . . . . . 103 763 M. 94 ₰, daß
3. bei den vormaligen Ostbahnen die Geldaufbringungskosten und die Zinsen während der Bauzeit im Betrage von . . . . 9 286 142 M. 25 ₰

ebenso wie die auf die Linie Wiesau-Tirschenreuth von der Ostbahngesellschaft bestrittene Bausumme zu . . . . . 355 749 M. 94 ₰

unter den Bauausgaben inbegriffen sind, daß ferner

4. um die in den Nachweisungen für den Landtag vorgetragene, den Staatsfonds entnommene Baukostensumme bis Schluß des Jahres 1881 von 901 509 019 M. 26 ₰

zu erhalten, von den in nachfolgender Tabelle nachgewiesenen Gesamtbauausgaben im Betrage von . . . . . 903 362 174 M. 24 ₰

abzurechnen sind:

die für die Vizinalbahnen auf Rechnung der Gemeinden bestrittenen Ausgaben im Gesamtbetrage von . . . . . 3 737 170 M. 85 ₰

[redacted]

[redacted] der Landesgrenze bis Koburg im Betrage von 1 884 015 ℳ. 87 ₰

[redacted]

[redacted] Beilage E vorgetragene Koſtenſumme der am 31. [redacted] geſtandenen Staatsbahnlinien mit rund 885 946 876 ℳ.

[redacted] in nachfolgender Tabelle nachgewieſenen Geſamt- [redacted] . . . . . 903 362 174 ℳ. 24 ₰

[redacted] erlaufenen Geldaufbringungskoſten und [redacted] mit . . . . . 9 286 142 ℳ. 25 ₰

[redacted] die am 31. Dezember 1881 noch nicht im Be- [redacted] bis zu letztgenanntem Termine mit 8 129 154 ℳ. 36 ₰.

[redacted]			Zentralbahnen		Oſtbahnen		Summe	
	ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰
[redacted]	[redacted]	[redacted]	—	—	—	—	28 391	49
[redacted]	[redacted]	[redacted]	—	—	—	—	655 325	23
[redacted]	[redacted]	[redacted]	—	—	—	—	6 563 042	74
[redacted]	[redacted]	[redacted]	—	—	—	—	6 157 043	31
[redacted]	[redacted]	[redacted]	—	—	—	—	7 331 357	57
[redacted]	[redacted]	[redacted]	—	—	—	—	15 264 093	94
[redacted]	[redacted]	[redacted]	—	—	—	—	10 773 186	06
[redacted]	[redacted]	[redacted]	—	—	—	—	9 780 542	89
[redacted]	[redacted]	11	—	—	—	—	6 412 098	11
[redacted]	[redacted]	[redacted]	—	—	—	—	3 806 182	69
[redacted]	[redacted]	[redacted]	—	—	—	—	10 604 028	99
[redacted]	[redacted]	46	—	—	—	—	8 352 026	46
[redacted]	[redacted]	77	—	—	—	—	20 917 496	77
[redacted]	[redacted]	71	—	—	—	—	26 016 569	71
[redacted]	[redacted]	46	—	—	—	—	20 197 771	46
[redacted]	[redacted] 544 424	83	—	—	—	—	10 344 424	83
[redacted]	[redacted] 994 328	63	—	—	—	—	5 994 328	63
[redacted]	[redacted] 757 996	91	—	—	—	—	6 757 996	91
[redacted]	[redacted] 949 769	43	—	—	—	—	10 949 769	43
[redacted]	[redacted] 016 569	74	—	—	—	—	10 016 569	74
[redacted]	[redacted] 993 354	54	—	—	—	—	3 993 354	54
[redacted]	[redacted] 915 601	50	—	—	—	—	200 915 601	50

* [redacted] der kgl. Eiſenbahn Betriebskaſſe für den Ankauf und Ausbau der München-Augs- [redacted] Eiſenbahn in den Jahren 1844/45 mit 1849 50.

Jahrgang	Staatsbahnen		Vizinalbahnen		Ostbahnen		Summe	
	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
Übertrag	200 915 601	50	—	—	—	—	200 915 601	50
**	—	—	—	—	60 057 195	91	60 057 195	91
1860/61	1 375 178	54	—	—	8 382 863	48	9 758 042	02
1861/62	14 205 351	29	—	—	6 354 293	18	20 559 644	47
1862/63	15 251 819	85	—	—	9 708 535	90	24 960 355	75
1863/64	12 097 090	29	—	—	5 508 615	58	17 605 705	87
1864/65	10 201 604	79	—	—	2 184 477	80	12 386 082	59
1865/66	12 506 701	91	—	—	2 581 538	11	15 088 240	02
1866/67	13 281 324	—	—	—	2 224 124	44	15 505 448	44
1868	22 340 381	71	—	—	948 154	97	23 288 536	68
1869	24 410 917	48	—	—	334 814	51	24 745 731	99
1870	21 327 632	83	121 204	54	5 237 311	02	26 686 148	39
1871	24 237 106	68	430 047	46	10 737 004	10	35 404 158	24
1872	31 587 839	89	1 882 143	42	15 459 589	29	48 929 572	60
1873	52 010 639	83	1 929 893	40	15 061 283	05	69 001 816	28
1874	47 943 579	60	1 670 455	75	15 300 215	01	64 914 250	36
1875	57 321 145	39	1 197 496	57	—	—	58 518 641	96
1876	51 517 080	94	2 165 244	04	—	—	53 682 324	98
1877	41 890 176	96	1 955 992	11	—	—	43 846 169	07
1878	30 124 030	88	3 028 071	85	—	—	33 152 102	73
1879	20 483 559	40	821 679	35	—	—	21 305 238	75
1880	11 323 423	89	152 258	07	—	—	11 475 681	96
1881	11 561 778	58	13705	10	—	—	11 575 483	68
Summe	727 913 966	23	15 368 191	66	160 080 016	35	903 362 174	24

** Ausgaben für den Bau der älteren Ostbahnlinien in den Jahren 1855/56 mit 1859/60.

bis zum 31. Dezember 1881, der an diesem Tage in Betrieb gestan-
vormaligen Ostbahnen, nach der

Ziffer	Bezeichnung der Linien und Objekte	Länge der Bahn Kilometer
	I. Eigentliche Staatsbahnen und vormalige Ostbahnen.	
1	Ludwigs-Süd-Nordbahn (Lindau-Hof bzw. Grenze)	564,80
2	Bahnverlegung bei Fürth	—
3	Ludwigs-Westbahn (Bamberg-Aschaffenburg bzw. Grenze)	205,72
4	Maximiliansbahn I: Grenze bei Ulm-Augsburg	83,59
5	„ II: Augsburg-München Zbhf.	61,85
6	„ III: München Zbhf. - Holzkirchen - Rosenheim - Grenze Kufstein	105,48
7	„ IV: Rosenheim-Grenze Salzburg	82,76
8	Lichtenfels-Grenze bei Ebersdorf	8,06
9	Nördlingen-Württembergische Grenze	3,75
10	Ansbach-Würzburg	88,84
11	Der neue Bahnhof in Würzburg	—
12	Freilassing-Reichenhall	14,51
13	Würzburg-Heidingsfeld-Grenze Baden	24,48
14	Nürnberg-Neustadt a. A.-Würzburg	102,13
15	Miesbach-Schliersee	7,35
16	München Zbhf.-Ingolstadt-Gunzenhausen und Pleinfeld	178,44
17	München Zbhf.-Grafing-Rosenheim	64,70
18	München Zbhf.-Neuötting-Simbach bzw. Grenze	124,51
19	Oberndorf-Schweinfurt-Kissingen	23,13
20	Bahnhoferweiterung in München Zbhf.	—
21	„ „ Nürnberg	—
22	„ „ Neuulm	—
23	Gemünden-Preußische Grenze bei Jossa	21,91
24	Lindau Lokalbhf.-Grenze bei Bregenz	5,94
25	Lindau Rangierbhf.-Oberreitnau	10,20
	Latus	1782,15

kosten

denen bayerischen Staatsbahnlinien, einschließlich der Vizinalbahnen und XXX. offiziellen Betriebsnachweisung.

Ziffer	Aufsicht und Verwaltung	Bahnkörper und Schienenlage	Bahnhöfe, Stationsgebäude und Telegraphen nebst Einrichtungen	Fahrmaterial	Zusammen	Es trifft auf einen Kilometer Bahnlänge
	M.	M.	M.	M.	M.	M.
1	3 799 389	76 349 451	9 989 856	14 929 339	105 068 035	188 926
2	97 339	1 267 804	272 000	—	1 637 143	
3	1 843 542	35 321 362	4 336 600	6 257 623	47 759 127	232 156
4	546 338	10 247 625	1 040 457	2 210 410	14 044 830	168 020
5	718 349	10 820 201	1 518 705	1 285 936	14 343 191	231 903
6	825 723	13 309 282	1 936 889	2 082 274	18 154 168	172 110
7	895 958	13 840 688	974 230	2 118 598	17 829 474	215 436
8	50 640	1 907 566	353 939	—	2 312 145	286 867
9	26 108	1 064 493	416 489	—	1 507 090	401 891
10	488 106	11 815 662	1 623 089	2 917 043	16 843 900	189 598
11	91 023	1 857 683	2 194 835	—	4 143 541	—
12	69 562	1 182 532	402 561	339 938	1 994 593	137 463
13	144 292	3 881 878	577 919	—	4 604 089	188 076
14	581 753	15 463 991	2 224 705	3 188 146	21 458 595	210 111
15	36 416	800 198	171 048	—	1 007 662	137 097
16	1 160 757	28 832 305	3 651 852	3 057 943	36 702 857	205 687
17	226 223	5 973 770	657 150	—	6 857 143	105 984
18	958 486	20 919 581	6 148 132	2 873 943	30 900 142	248 174
19	225 358	4 247 691	919 734	582 857	5 975 640	258 350
20	448 771	1 779 561	7 058 578	—	9 286 910	—
21	188 912	3 116 132	1 889 242	—	5 194 286	—
22	28 487	407 266	232 819	—	668 572	—
23	188 230	5 978 081	1 170 860	—	7 337 171	334 878
24	118 650	1 993 124	393 202	—	2 504 976	155 203
25						
	13 758 412	272 377 927	50 154 891	41 844 050	378 135 280	

Ziffer	Bezeichnung der Linien und Objekte	Länge der Bahn Kilometer
	Übertrag	1782,15
26	München Zbhf.-Buchloe-Memmingen	114,12
27	Kaufering-Landsberg	4,84
28	Kaufering-Bobingen (Lechfeldbahn)	22,55
29	Zentralwerkstätte in Nürnberg	—
30	Vermehrung des Fahrmaterials	—
31	Bahnenausbau	—
32	Regensburg-Ingolstadt Zbhf.-Donauwörth	126 84
33	Saal-Kelheim	4,57
34	Kelheim-Donaulände	0,88
35	Donauwörth-Neuoffingen	43,85
36	Ebenhausen-Grenze Meiningen	43,99
37	Nürnberg-Ansbach-Grenze Krailsheim	80,04
38	Augsburg bzw. Hochzoll-Ingolstadt Zbhf.	61,84
39	Bahnhoferweiterung in Augsburg	—
40	Unterpeißenberg-Sulz (jetzt Peißenberg)	2,72
41	Bahnhoferweiterung in Holzkirchen	—
42	Rosenheim-Mühldorf und der neue Bahnhof in Rosenheim	61,63
43	Nördlingen-Dinkelsbühl	30,33
44	Aschaffenburg-Miltenberg-Amorbach	45,31
45	Arbeiterwohnungen in München Zbhf. und in Nürnberg	—
46	Elektrische Läutwerke	—
47	Maßnahmen für erhöhte Fahrsicherheit	—
48	München Zbhf.-Pasing für die Linie nach Starnberg	7,37
49	München Südbhf.-Pasing (Verbindungsbahn)	7,78
50	München Zbhf.-Landshut-Geiselhöring-Regensburg-Amberg-Nürnberg	282,26
51	Regensburg-Donaulände	1,45
52	Geiselhöring-Straubing-Passau Grenze	93,87
53	Passau-Donaulände	1,07
54	Schwandorf-Furth i. W. Grenze	73,88
55	Schwandorf-Weiden-Bayreuth	102 01
56	Weiden-Eger	59,74
57	Regensburg-Neumarkt i. O.-Nürnberg	100,55
58	Sünching-Straubing	16,16
59	Neufahrn b. E.-Obertraubling bzw. Regensburg	38,88
60	Neukirchen-Vilseck-Weiden	51,50
61	Mühldorf-Landau a. J.-Plattling	80 81
62	Plattling-Deggendorf-Eisenstein	71,63
	Latus	3414,62

Ziffer	Aufsicht und Verwaltung	Bahnkörper und Schienenlage	Bahnhöfe, Stationsgebäude und Telegraphen nebst Einrichtungen	Fahrmaterial	Zusammen	Es trifft auf einen Kilometer Bahnlänge
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
	13 758 412	272 377 927	50 154 891	41 844 050	378 135 280	
26 27	959 597	14 246 062	2 594 757	4 038 857	21 839 273	183 585
28	84 672	1 368 666	365 737	720 074	2 539 149	112 601
29	268 443	171 525	3 369 477	—	3 809 445	—
30	—	—	—	13 717 220	13 717 220	—
31	—	1 059 400	2 088 227	—	3 147 627	—
32 33 34 35	2 193 989	32 701 859	8 611 518	5 745 599	49 252 965	279 624
36	444 575	8 395 433	944 666	2 254 286	12 038 960	273 675
37	664 889	18 534 073	2 068 835	2 137 371	23 405 168	292 418
38	420 388	6 864 428	1 188 236	2 332 114	10 805 166	174 728
39	101 440	1 269 180	1 427 757	—	2 798 377	—
40	49 808	423 674	152 415	—	625 897	230 109
41	8 352	94 915	136 733	—	240 000	—
42	703 483	13 086 008	3 388 724	1 724 405	18 902 620	306 711
43	230 518	2 042 204	416 819	521 657	3 211 198	105 875
44	442 309	6 004 886	1 375 635	840 000	8 662 830	191 190
45	—	180 244	1 343 520	—	1 523 764	—
46	—	—	1 271 355	—	1 271 355	—
47	—	—	405 397	—	405 397	—
48	—	—	—	—	—	— *
49	—	—	—	—	—	— **
50 51 52 53 54 55 56	4 192 679	60 042 822	11 888 028	18 831 838	94 955 367	154 580 ***
57 58 59 60 61 62	2 026 420	81 146 094	8 649 332	7 094 086	98 915 932	275 126 ***
	26 549 974	520 009 400	101 842 059	101 801 557	750 202 990	

*) In der Summe für die Linie Augsburg-München (Zentralbahnhof) enthalten.
**) In der Summe für die Bahnhoferweiterung in München (Zentralbahnhof) enthalten.
***) Nach Kürzung der Geldaufbringungskosten insoweit solche nicht durch Nebeneinnahmen gedeckt sind.

Ziffer	Bezeichnung der Linien und Objekte	Länge der Bahn in Kilometer
	Übertrag	3414,62
63	Nürnberg-Schnabelwaid-Kirchenlaibach-Oberkotzau	160,15
64	Markt Redwitz-Schirnding	14,10
65	Holenbrunn-Wunsiedel	3,65
66	Hersbruck r P.-Pommelsbrunn (Verbindungsbahn)	5,44
67	Schnabelwaid-Bayreuth	18,20
68	Bahnhof in Oberndorf Schweinfurt	—
69	Oberndorf Schweinfurt-Thüngen-Gemünden	51,19
70	Neumarkt a. R.-Pocking	63,15
71	Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten	—
72	Landshut-Landau a. J.	45,27
73	Verlegung des Bahnhofes in Hof	—
74	Dienstlokalitäten der Generaldirektion (Bauabteilung)	—
75	Dinkelsbühl-Feuchtwangen	12,67
76	Lohr-Grenze bei Wertheim	35,50
77	Station Hösbach	—
	Summe I	3823,94
	II. Vizinalbahnen.	
78	Siegelsdorf-Langenzenn	5,55
79	Georgensgmünd-Spalt	6,92
80	Wiesau-Tirschenreuth	10,99
81	Schwaben-Erding	13,63
82	Steinach-Rothenburg a. T.	11,07
83	Immenstadt-Sonthofen	8,34
84	Holzkirchen-Tölz	21,43
85	Sinzing-Alling	4,15
86	Dombühl-Feuchtwangen	11,10
87	Biessenhofen-Oberdorf b. B.	6,51
88	Neustadt a. A.-Windsheim	15,32
89	Prien-Aschau	9,62
90	Senden-Weißenhorn	9,58
91	Frecht-Altdorf	11,70
92	Weilheim-Murnau	21,38
	Summe II	167,29
	Hierzu Summe I	3823,94
	Gesamtsumme	3991,23

Ziffer	Aufsicht und Verwaltung	Bahnkörper und Schienenlage	Bahnhöfe, Stationsgebäude und Telegraphen nebst Einrichtungen	Fahrmaterial	Zusammen	Es trifft auf einen Kilometer Bahnlänge
	M.	M.	M.	M.	M.	M.
	26 549 974	520 009 400	101 842 059	101 801 557	750 202 990	
63						
64	3 142 746	51 862 574	6 229 347	7 384 756	68 619 423	385 719
65						
66	13 344	546 953	55 131	77 143	692 571	127 311
67	273 478	3 088 687	1 062 868	679 200	5 104 233	280 452
68	61 601	389 409	1 566 443	—	2 017 453	—
69	477 161	6 702 620	1 165 546	1 538 264	9 883 591	193 077
70	467 774	6 615 611	1 089 532	326 743	8 499 660	134 595
71	—	—	687 267	—	687 267	—
72	385 880	4 968 506	2 769 259	1 186 679	9 310 324	205 662
73	383 831	3 245 896	4 295 493	—	7 925 220	—
74	—	—	254 828	—	254 828	—
75	96 226	780 061	52 903	—	929 190	73 338
76	387 054	5 433 821	388 646	172 774	6 382 295	179 783
77	—	—	69 639	—	69 639	—
	32 239 069	603 643 538	121 528 961	113 167 116	870 578 684	227 667
78	8 251	224 897	53 384	—	286 532	51 627
79	9 566	311 428	77 314	—	398 308	57 559
80	25 319	362 419	71 776	—	459 514	41 812
81	35 409	721 990	137 213	—	894 612	65 636
82	50 516	860 230	168 014	—	1 078 760	97 449
83	39 280	697 403	233 860	—	970 543	116 372
84	81 579	1 332 845	452 328	229 714	2 096 466	97 829
85	4 113	288 336	56 258	51 429	400 136	96 418
86	59 575	770 059	153 791	205 714	1 189 139	107 130
87	25 627	356 524	139 481	113 143	634 775	97 508
88	83 005	1 164 562	229 906	277 714	1 755 187	114 568
89	51 180	841 805	219 605	170 000	1 282 590	133 325
90	36 067	584 951	188 443	163 000	972 461	101 509
91	56 124	703 070	187 538	196 000	1 142 732	97 669
92	114 072	944 107	389 294	358 964	1 806 437	84 492
	679 683	10 164 626	2 758 205	1 765 678	15 368 192	91 866
	32 239 069	603 643 538	121 528 961	113 167 116	870 578 684	227 667
	32 918 752	613 808 164	124 287 166	114 932 794	885 946 876	221 975

F. Alphabetisches Verzeichnis

der

[redacted] der bayerischen Staats-Eisenbahnen, einschließlich der Pacht- [redacted] Verwaltungen und vormaligen Ostbahnen mit Angabe der [redacted] derselben über dem Nullpunkte des Amsterdamer Pegels (Normal-Null.)

Ifde	Name der Station	Bahnlinie	Höhenlage der Planie in Meter über N. N.
	[redacted]	Ingolstadt-Regensburg	319,32
	[redacted]	Ingolstadt-Regensburg	370,33
	[redacted]	Ingolstadt-Treuchtlingen	442,12
	[redacted]	Landshut-Landau a. Is.	377,76
	[redacted]	Rosenheim-Holzkirchen	479,53
	[redacted]	Augsburg-Ingolstadt	444,15
	[redacted]	Kempten-Buchloe	746,66
	[redacted]	München-Ingolstadt	506,96
	[redacted]	Sinzing-Alling	350,73
	[redacted]	Feucht-Altdorf	438,34
	Altenmuhr	Ansbach-Gunzenhausen	420,71
	[redacted]	Schwandorf-Furth i. W.	399,94
	[redacted]	Memmingen-Ulm	528,67
	[redacted]	München-Augsburg	532,88
	[redacted]	Landshut-Landau a. Is.	384,62
	[redacted]	Schwandorf-Neukirchen	384,67
	[redacted]	Schwandorf-Neukirchen	383,35
	[redacted]	Aschaffenburg-Amorbach	155,83
	[redacted]	München-Mühldorf	418,32
	[redacted]	Straubing-Plattling	329,20 ca.
	[redacted]	Nürnberg-Krailsheim Treuchtlingen-Würzburg	407,62

Ziffer	Name der Station	Bahnlinie	Höhenlage der Planie in Meter über N. N.
22	Anzenkirchen	Neumarkt a. R.-Pocking	364,00 ca.
23	Arnbach	Augsburg-Ingolstadt	381,46
24	Arnschwang	Schwandorf-Furth W.	389,13
25	Arnstein	Schweinfurt-Gemünden	216,67
26	Arzberg	Markt Redwitz-Eger	477,15
27	Asch	Hof-Eger	639,38
28	Aschaffenburg	Würzburg-Aschaffenburg / Aschaffenburg-Amorbach	128,40
29	Aschau	Prien-Aschau	604,80 ca.
30	Aßling	München-Rosenheim	508,08
31	Aubing	München-Buchloe	525,60
32	Aufhausen	Schwaben-Erding	474,70 ca.
33	Augsburg	München-Ulm / Buchloe-Donauwörth / Buchloe-Ingolstadt	488,83
34	Auhausen	Nördlingen-Gunzenhausen	425,37
35	Bäumenheim	Augsburg-Donauwörth	403,39
36	Baiersdorf	Bamberg-Nürnberg	268,97
37	Bamberg	Nürnberg-Hof / Nürnberg-Schweinfurt	239,50
38	Bayerbach	Neumarkt a. R.-Pocking	348,00 ca.
39	Bayreuth	Neuenmarkt-Nürnberg / Neuenmarkt-Weiden	343,48
40	Beckstetten	Kempten-Buchloe	640,31
41	Behringersdorf	Nürnberg-Schnabelwaid	322,82
42	Bellenberg	Memmingen-Ulm	503,36
43	Beratzhausen	Regensburg-Nürnberg	454,17
44	Bergen	Rosenheim-Salzburg	584,91
45	Bergrheinfeld	Würzburg-Schweinfurt	233,64
46	Bergtheim	Würzburg-Schweinfurt	270,50
47	Bernau	Rosenheim-Salzburg	524,33
48	Bernried	Tutzing-Penzberg	631,68
49	Berolzheim	Treuchtlingen-Gunzenhausen	414,82
50	Betzigau	Kempten-Buchloe	721,94
51	Biessenhofen	Kempten-Buchloe	699,55
52	Bindlach	Bayreuth-Neuenmarkt	355,45
53	Birnbach	Neumarkt a. R.-Pocking	353,00 ca.
54	Blaichach	Immenstadt-Sonthofen	726,10 ca.
55	Blindheim	Donauwörth-Neuoffingen	419,75
56	Bobingen	Augsburg-Buchloe / Augsburg-Landsberg	524,76
57	Bodenwöhr	Schwandorf-Furth i. W.	378,34
58	Brannenburg	Rosenheim-Kufstein	472,14
59	Breitengüßbach	Bamberg-Lichtenfels	247,89

F. Alphabetisches Verzeichnis

der

Stationen der bayerischen Staats-Eisenbahnen, ein bahnen, Vizinalbahnen und vormaligen Ostbahn Höhenlage derselben über dem Nullpunkte des (Normal-Null.)

Ziffer	Name der Station	Bahnli	
1	Abbach	Ingolstadt-Regens	482,02
2	Abensberg	Ingolstadt-Regen	663,60 ca.
3	Adelschlag	Ingolstadt-Treu	467,50
4	Ahrain	Landshut-Lande	321,10
5	Aibling	Rosenheim-Hol	484,51
6	Aichach	Augsburg-In	594,57
7	Aitrang	Kempten-Buc	283,85
8	Allach	München-In	471,78
9	Alling	Sinzing-Alli	630,20 ca
10	Altdorf	Feucht-Altd	420,00 ca.
11	Altenmuhr	Ansbach-G	688,24
12	Altenschwand	Schwando	433,75
13	Altenstadt	Memmin	357,52
14	Althegnenberg	München	441,77
15	Altheim	Landshu	461,12
16	Altmannshof	Schwar	400,53
17	Amberg	Schwa	472,12
18	Amorbach	Ascha	403,50
19	Ampfing	Mün	299,26
20	Amselfing	Stre	448,13
21	Ansbach	Nü Tr	452,42 304,80 ca 424,64 318,85

Ziffer	Name der Station	Bahnlinie	Höhenlage der Planie in Meter über N. N.
98	Ebelsbach	Bamberg-Schweinfurt	227,99
99	Ebenhausen	Schweinfurt-Meiningen	297,50 ca.
100	Ebenhofen	Bießenhofen-Oberdorf	714,20 ca.
101	Ebensfeld	Bamberg-Lichtenfels	253,24
102	Eger	Weiden-Hof	463,16
103	Eggenfelden	Neumarkt a. R.-Pocking	414,00 ca.
104	Eggmühl	Neufahrn b. E.-Regensburg	380,01
105	Eggolsheim	Bamberg-Nürnberg	254,56
106	Eibach	Nürnberg-Pleinfeld	310,07
107	Eichhofen	Regensburg-Nürnberg	417,99
108	Eichstätt	Ingolstadt-Treuchtlingen	424,61
109	Eisenstein	Plattling-Eisenstein	721,30
110	Ellingen	Treuchtlingen-Pleinfeld	397,60
111	Ellrichshausen	Ansbach-Krailsheim	457,69
112	Eltersdorf	Nürnberg-Bamberg	287,59
113	Emskirchen	Würzburg-Nürnberg	358,53
114	Endorf	Rosenheim-Salzburg	524,86
115	Engelmannsreuth	Schnabelwaid-Kirchenlaibach	491,18
116	Epfenhausen	Buchloe-München	595,05
117	Erding	Schwaben-Erding	463,60 ca.
118	Ergoldsbach	Landshut-Neufahrn b. E.	419,79
119	Erlangen	Bamberg-Nürnberg	277,91
120	Erlenbach*)	Aschaffenburg-Amorbach	128,33
121	Ermetzhofen	Würzburg-Ansbach	380,30 ca.
122	Eßleben	Würzburg-Schweinfurt	—
123	Etterzhausen	Regensburg-Nürnberg	393,29
124	Etzelwang	Nürnberg-Neukirchen	426,25
125	Etzenricht	Neukirchen-Weiden	397,08
126	Eußenheim	Schweinfurt-Gemünden	184,98
127	Falls-Gefrees	Neuenmarkt-Hof	—
128	Feldafing	München-Tutzing	648,38
129	Feldkirchen	München-Mühldorf	522,74
130	Feldmoching	München-Landshut	494,81
131	Fellheim	Memmingen-Ulm	565,68
132	Feucht	Regensburg-Nürnberg	367,09
133	Feuchtwangen	Nördlingen-Dombühl	447,25
134	Fischbach	Rosenheim-Kufstein	467,03
135	Forchheim	Bamberg-Nürnberg	264,39
136	Franzensbad	Hof-Eger	448,18
137	Freihölz	Schwandorf-Neukirchen	386,34
138	Freihung	Neukirchen-Weiden	415,10
139	Freilassing	Rosenheim-Salzburg	420,82

*) Wird nur bei Hochwasser benutzt.

Ziffer	Name der Station	Bahnlinie	Höhenlage der Planie in Meter über N. N.
140	Freising	München-Landshut	445,27
141	Fremdingen	Nördlingen-Dombühl	444,02
142	Friedberg	Augsburg-Ingolstadt	495,40
143	Frontenhausen	Mühldorf-Plattling	409,00 ca.
144	Fürth	Nürnberg-{Würzburg / Bamberg}	295,78
145	Furth im Wald	Schwandorf-Furth i. W.	404,25
146	Gabelbachergreut	Augsburg-Ulm	503,95
147	Gädheim	Bamberg-Schweinfurt	216,36
148	Gaimersheim	Ingolstadt-Treuchtlingen	386,42
149	Gangkofen	Mühldorf-Plattling	448,00 ca.
150	Gars	Rosenheim-Mühldorf	439,90 ca.
151	Gauting	München-Tutzing	583,68
	Gefrees s. Falls Gefrees.		
152	Geiselhöring	Neufahrn b. E.-Straubing	358,55
153	Gemünden (neues Betriebsgebäude)	{Würzburg / Oberndorf Schweinfurt} Aschaffenburg	159,32
154	Genderkingen	Donauwörth-Ingolstadt	403,12
155	Georgensgmünd	Nürnberg-Pleinfeld	356,41
156	Gersthofen	Augsburg-Donauwörth	472,09
157	Gessertshausen	Augsburg-Ulm	476,77
158	Girching	Plattling-Passau	310,20 ca.
159	Gössenheim	Schweinfurt-Gemünden	173,48
160	Goßmannsdorf	Würzburg-Ansbach	181,20 ca.
161	Gotteszell	Plattling-Eisenstein	550,85
162	Gottfrieding	Landshut-Landau a Is	352,60
163	Grafing	München-Rosenheim	541,65
164	Grafrath	München-Buchloe	567,55
165	Griesbach	Mühldorf-Plattling	446,00 ca.
166	Grönenbach	Kempten-Memmingen	674,68
167	Grönhard	Treuchtlingen-Pleinfeld	420,08
168	Groschlattengrün	Wiesau-Markt Redwitz	555,14
169	Großaitingen	Augsburg-Buchloe	542,34
170	Großalbershof	Neukirchen-Weiden	441,11
171	Großhesselohe	München-Holzkirchen	559,21
172	Großkarolinenfeld	München-Rosenheim	468,52
173	Günzach	Kempten-Buchloe	801,17
174	Günzburg	Augsburg-Ulm	445,52
175	Gundelfingen	Donauwörth-Neuoffingen	431,15
176	Gundelsdorf	Hochstadt-Stockheim	326,88
177	Gundelshausen	Ingolstadt-Regensburg	349,95
178	Gunzenhausen	{Treuchtlingen-Ansbach / Nördlingen-Pleinfeld}	419,81

	Bahnlinie	Höhenlage der Planie in Meter über N. N.
	. .	540,62
	. .	149,63
	burg . .	370,22
	. . .	383,20
	. .	398,67
	ndorf . .	389,54
	ols . .	—
	benhall . .	440,80 ca.
	dau . . .	755,42
	h-Nördlingen . .	411,42
	Neuenmarkt . .	343,41
	Rothenburg . .	409,20 ca.
	erg Neukirchen . .	375,62
	nchen-Augsburg . .	541,55
	amberg-Schweinfurt . .	221,02
	Hof-Eger	556,65
	Holzkirchen-Schliersee . .	759,40 ca.
	Neumarkt a. N.-Pocking . .	398,00 ca.
	Würzburg-Ansbach . .	183,70 ca.
	Gemünden-Aschaffenburg . .	275,53
	Nürnberg-Ansbach . .	421,12
	Memmingen-Ulm . .	580,19
	Kempten-Memmingen . .	685,21
	Würzburg-Nürnberg . .	305,73
	Nürnberg-Neukirchen . .	338,26
	Kempten-Lindau . . .	554,78
a . .	Würzburg-Ansbach . .	308,90 ca.
v. P. .	Nürnberg-Neukirchen . .	338,71
. d. P.	Nürnberg-Schnabelwaid . .	343,24
. . .	Rosenheim Holzkirchen . .	491,41
. . .	Schweinfurt-Meiningen . .	236,10 ca.
dorf . .	Schwandorf-Neukirchen . .	387,10
aid . .	Bamberg-Nürnberg . .	249,45
stadt . .	Bamberg-Neuenmarkt . .	273,18
chzoll . .	Augsburg- { München / Ingolstadt } . .	486,04
Höchstädt a. D. .	Donauwörth-Neuoffingen . .	420,75
Hörbering . .	Neumarkt a. N.-Pocking . .	136,00 ca.
Hörlkofen . .	München-Mühldorf . .	504,44
Hösbach . .	Würzburg-Aschaffenburg . .	—
Hof (neuer Bahnhof) .	Oberkotzau-Hof . . .	494,51
19 Hohenstadt . .	Nürnberg-Schnabelwaid . .	349,31
20 Holenbrunn . .	Kirchenlaibach Hof . .	562,38

Ziffer	Name der Station	Bahnlinie	Höhenlage der Planie in Meter über N. N.
221	Holzkirchen	München-{Rosenheim / Tölz / Schliersee}	682,97
222	Hoppingen	Donauwörth-Nördlingen	411,37
223	Huglfing	Weilheim-Murnau	593,25
224	Jettenbach	Rosenheim-Mühldorf	414,90 ca.
225	Jettingen	Augsburg-Ulm	471,37
226	Igling	München-Buchloe	604,54
227	Illertissen	Memmingen-Ulm	511,55
228	Immenreuth	Kirchenlaibach-Hof	511,86
229	Immenstadt	Kempten-Lindau	731,26
230	Ingolstadt (Zentralbhf.)	{München-Treuchtlingen / Regensburg-{Augsburg / Donauwörth}}	367,85
231	Ingolstadt (Lokalbahnhof)	Ingolstadt-Treuchtlingen	373,09
232	Inningen	Augsburg-Buchloe	508,74
	Jobst s. St. Jobst.		
233	Iphofen	Würzburg-Nürnberg	265,16
234	Ipsheim	Neustadt a. A.-Windsheim	305,60 ca.
235	Irrenlohe	Schwandorf-{Weiden / Neukirchen}	362,35
236	Kaismühle	Neumarkt a. R.-Pocking	389,00 ca.
237	Karlstadt	Würzburg-Aschaffenburg	164,85
238	Karpfham	Neumarkt a. R.-Pocking	341,00 ca.
239	Kaufbeuren	Buchloe-Kempten	680,09
240	Kaufering	{München-Buchloe / Bobingen-Landsberg}	590,19
241	Kelheim	Saal-Kelheim	351,17
242	Kellmünz	Memmingen-Ulm	540,08
243	Kemnath-Neustadt	Weiden-Neuenmarkt	448,94
244	Kempten	Buchloe-Lindau	695,07
245	Kiefersfelden	Rosenheim-Kufstein	482,63
246	Kirchenlaibach	{Weiden-Bayreuth / Schnabelwaid-Hof}	461,10
247	Kirchenlamitz	Kirchenlaibach-Hof	558,15
248	Kirchseeon	München-Rosenheim	559,84
249	Kissing	München-Augsburg	497,46
250	Kissingen	Ebenhausen-Kissingen	216,20 ca.
251	Kitzingen	Würzburg-Nürnberg	204,31
252	Klardorf	Regensburg-Schwandorf	354,06
253	Kleinheubach	Aschaffenburg-Amorbach	128,93
254	Kleinwallstadt	Aschaffenburg-Amorbach	121,83
255	Klingenberg a. M.	Aschaffenburg-Amorbach	125,83

Ziffer	Name der Station	Bahnlinie	Höhenlage der Planie in Meter über N. N.
256	Klosterlechfeld	Kaufering-Bobingen	565,40 ca.
257	Köfering	Neufahrn b. E.-Regensburg	349,02
258	Kolbermoor	Rosenheim-Holzkirchen	461,97
259	Kothmaißling	Schwandorf-Furth i. W.	376,46
260	Kraiburg	Rosenheim-Mühldorf	430,90 ca.
261	Krailsheim	Ansbach-Krailsheim	409,19
262	Kreußen	Bayreuth-Schnabelwaid	432,95
263	Kreuzwertheim	Lohr-Wertheim	146,30
264	Kronach	Hochstadt-Stockheim	307,11
265	Kronheim	Nördlingen-Gunzenhausen	458,68
266	Kühnham	Neumarkt a. R.-Pocking	333,00 ca.
267	Küps	Hochstadt-Stockheim	289,35
268	Kufstein	Rosenheim-Kufstein	481,69
269	Kulmbach	Lichtenfels-Neuenmarkt	303,83
270	Laaber	Regensburg-Nürnberg	436,09
271	Laberweinting	Neufahrn b. E.-Straubing	368,34
272	Lagerlechfeld	Kaufering-Bobingen	551,30 ca.
273	Landau a. Is.	Mühldorf-Plattling	338,03
274	Landsberg	Kaufering-Landsberg	586,20 ca.
275	Landshut (neuer Bahnhof)	München-Neufahrn b. E	391,76
276	Langenbach	München-Landshut	427,83
277	Langenbruck	Neukirchen-Weiden	408,11
278	Langenfeld	Würzburg-Nürnberg	298,29
279	Langenisarhofen	Plattling-Passau	319,50 ca.
280	Langenprozelten	Gemünden-Aschaffenburg	161,60 ca.
281	Langenzenn	Siegelsdorf-Langenzenn	306,60 ca.
282	Langlau	Gunzenhausen-Pleinfeld	427,80
283	Langweid	Augsburg-Donauwörth	451,36
284	Laudenbach	Aschaffenburg-Amorbach	125,79
285	Lauf l. d. P.	Nürnberg-Neukirchen	330,97
286	Lauf r. d. P.	Nürnberg-Schnabelwaid	332,24
287	Laufach	Gemünden-Aschaffenburg	173,26
288	Laufamholz	Nürnberg-Neukirchen	321,63
289	Lauingen	Neuoffingen-Donauwörth	437,25
290	Lauter	Rosenheim-Salzburg	606,10
291	Lehrberg	Würzburg-Ansbach	410,60 ca.
292	Leipheim	Ulm-Augsburg	449,67
293	Leutershausen	Ansbach-Krailsheim	444,12
294	Lichtenfels	Bamberg-Neuenmarkt	261,98
295	Lindau	Kempten-Lindau	398,47
296	Lindau (Rangierbahnhof)	Lindau-Landesgrenze (Vorarlberger Bahn)	—
297	Lochhausen	München-Augsburg	514,24
298	Lohhof	München-Landshut	470,32

Ziffer	Name der Station	Bahnlinie	Höhenlage der Planie in Meter über N. N.
299	Lohr a. M.	Gemünden-Aschaffenburg	167,87
300	Loiching	Landshut-Landau a. Is.	363,93
301	Ludwigsthal	Plattling-Eisenstein	629,30
302	Lube	Schwandorf-Weiden	388,11
303	Mainbernheim	Würzburg-Nürnberg	232,77
304	Mainleus	Lichtenfels-Neuenmarkt	300,86
305	Mainroth	Lichtenfels-Neuenmarkt	—
306	Maisach	München-Augsburg	514,90
307	Mamming	Mühldorf-Plattling	369,00 ca.
308	Manching	Ingolstadt-Regensburg	363,26
309	Mangolding	Regensburg-Straubing	339,78
310	Marktbibart	Würzburg-Nürnberg	309,09
311	Marktbreit	Würzburg-Ansbach	206,60 ca.
312	Marktleinersheim	Würzburg-Nürnberg	286,76
313	Marktheidenfeld	Lohr-Wertheim	152,33
314	Marktl	Mühldorf-Simbach	369,01
315	Marktleuthen	Kirchenlaibach-Hof	543,60
316	Marktoffingen	Nördlingen-Dombühl	440,86
317	Markt Redwitz	Kirchenlaibach-Hof	536,15
318	Marktschorgast	Neuenmarkt-Hof	504,96
319	Martinlamitz	Kirchenlaibach-Hof	519,26
320	Massing	Neumarkt a. R.-Pocking	430,00 ca.
321	Mausheim	Regensburg-Nürnberg	468,75
322	Meiningen	Schweinfurt-Meiningen	296,50 ca.
323	Meitingen	Augsburg-Donauwörth	431,62
324	Mellrichstadt	Schweinfurt-Meiningen	269,60 ca.
325	Memmingen	Buchloe-Memmingen Kempten-Ulm	597,28
326	Mering	München-Augsburg	511,54
327	Mertingen	Augsburg-Donauwörth	408,56
328	Michelau	Lichtenfels-Neuenmarkt	—
329	Michelfeld	Nürnberg-Schnabelwaid	404,01
330	Miesbach	Holzkirchen-Schliersee	684,50 ca.
331	Miltenberg	Aschaffenburg-Amorbach	127,71
332	Mindelheim	Buchloe-Memmingen	606,96
333	Mirskofen	Landshut-Neufahrn b. E.	416,79
334	Mittersendling	München-Holzkirchen	544,76
335	Mitterteich	Weiden-Eger	512,55
336	Mödishofen	Augsburg-Ulm	469,47
337	Mögeldorf	Nürnberg-Neukirchen	315,06
338	Möttingen	Donauwörth-Nördlingen	413,20
339	Moosburg	München-Landshut	414,20
340	Moosham	Regensburg-Straubing	342,11
341	Mühlesheim	Schweinfurt-Gemünden	219,37

Ziffer	Name der Station	Bahnlinie	Höhenlage der Planie in Meter über N. N.
342	Mühldorf	München-Simbach / Rosenheim-Plattling	410,77
343	Mühlhausen a. W.	Schweinfurt-Gemünden	227,32
344	Mühlthal	München-Tutzing	620,58
345	Münchberg	Neuenmarkt-Hof	535,86
346	München (Ostbahnhof)		530,90
347	München (Südbahnhof)		523,45
348	München (Zentralbahnh.)		520,14
349	Münchsmünster	Ingolstadt-Regensburg	357,34
350	Münnerstadt	Schweinfurt-Meiningen	246,50 ca.
351	Murnau	Weilheim-Murnau	690,57
352	Nabburg	Schwandorf-Weiden	367,45
353	Nannhofen	München-Augsburg	529,18
354	Nersingen	Augsburg-Ulm	459,04
355	Neubäu	Schwandorf-Furth i. W.	387,68
356	Neuburg a. D.	Ingolstadt-Donauwörth	390,56
357	Neuenmarkt	Lichtenfels-Hof / Bayreuth-Neuenmarkt	347,39
358	Neuenreuth	Schnabelwaid-Bayreuth	414,95
359	Neufahrn b. Ergoldsb.	Landshut-Regensburg	403,65
360	Neufahrn b. Freising	München-Landshut	461,15
361	Neuhaus a. P.	Nürnberg-Schnabelwaid	387,01
362	Neukirchen	Schwandorf-Nürnberg	449,08
363	Neumarkt i. O.	Regensburg-Nürnberg	427,33
364	Neumarkt a. R.	Mühldorf-Plattling	447,00 ca.
365	Neuötting	Mühldorf-Simbach	369,27
366	Neuoffingen	Augsburg-Ulm / Donauwörth-Neuoffingen	438,75
367	Neusorg	Kirchenlaibach-Hof	555,76
368	Neustadt a. A.	Würzburg-Nürnberg-Neustadt a. A.-Windsheim	302,96
369	Neustadt a. D.	Ingolstadt-Regensburg	354,09
370	Neustadt a. S.	Schweinfurt-Meiningen	231,10 ca.
371	Neustadt a. W.	Weiden-Eger	405,91
372	Neustadt a. M.	Lohr-Wertheim	153,52
	Neustadt-Kemnath siehe Kemnath-Neustadt.		
373	Neu-Ulm	Augsburg-Ulm	470,30
374	Niederlauer	Schweinfurt-Meiningen	231,80 ca.
375	Niederlindhart	Neufahrn b. E.-Straubing	389,99
376	Nördlingen	Donauwörth-Gunzenhausen	429,87
377	Nordendorf	Augsburg-Donauwörth	422,20
378	Nürnberg		308,77

Ziffer	Name der Station	Bahnlinie	Höhenlage der Planie in Meter über N. N.
379	Oberaudorf	Rosenheim-Kufstein	480,55
380	Oberdachstetten	Würzburg-Ansbach	438,70 ca.
381	Oberdorf b. Bieſſenh.	Bieſſenhofen-Oberdorf	728,64
382	Oberdorf b. Immenſt.	Kempten-Lindau	735,56
383	Obergriesbach	Augsburg-Ingolſtadt	458,18
384	Oberhaid	Bamberg-Schweinfurt	234,84
385	Oberkotzau	Neuenmarkt-Eger- } Hof	484,55
386	Oberlangenſtadt	Hochſtadt-Stockheim	283,43
387	Obernau	Aſchaffenburg-Amorbach	118,67
388	Obernburg	Aſchaffenburg-Amorbach	121,83
389	Oberndorf Schweinfurt	Bamberg-Würzburg	215,40 ca.
390	Oberreitnau	Kempten-Lindau	465,16
391	Oberſtaufen	Kempten-Lindau	789,15
392	Obertheres	Bamberg-Schweinfurt	218,43
393	Obertraubling	Neufahrn b. E.-Regensburg / Straubing-Regensburg	341,79
394	Oberwarngau	Holzkirchen-Tölz	715,05
395	Oberwerrn	Schweinfurt-Meiningen	249,40 ca.
396	Ochenbruck	Regensburg-Nürnberg	370,74
397	Ochſenfurt	Würzburg-Ansbach	192,00 ca.
398	Oettingen	Nördlingen-Gunzenhauſen	416,77
399	Offingen	Augsburg-Ulm	439,00
400	Olching	München-Augsburg	504,64
401	Oſterhofen	Plattling-Paſſau	316,96
402	Oſtermünchen	München-Roſenheim	501,89
403	Ottenhofen	Schwaben-Erding	500,10 ca.
404	Ottenſoos	Nürnberg-Neukirchen	340,31
405	Ottmarshauſen	Kaufering-Bobingen	533,10 ca.
406	Otzing	Mühldorf-Plattling	329,55
407	Pappenheim	Ingolſtadt-Treuchtlingen	409,87
408	Parkſteinhütten	Weiden-Neuenmarkt	418,52
409	Parsberg	Regensburg-Nürnberg	497,28
410	Partenſtein	Gemünden-Aſchaffenburg	200,38
411	Paſing	München-Tutzing / München-Buchloe / München-Augsburg	525,60
412	Paſſau	Plattling-Paſſau	301,56
413	Pegnitz	Nürnberg-Schnabelwaid	423,69
414	Peißenberg	München-Peißenberg	589,50 ca.
415	Penzberg	Tutzing-Penzberg	603,07
416	Perach	Mühldorf-Simbach	—
417	Petershauſen	München-Ingolſtadt	468,30
418	Pfaffenhofen	München-Ingolſtadt	431,90

Ziffer	Name der Station	Bahnlinie	Höhenlage der Planie in Meter über N. N.
419	Pfarrkirchen	Neumarkt a. R.-Pocking	375,00 ca.
420	Pforzen	Kempten-Buchloe	663,15
421	Pfreimd	Schwandorf-Weiden	371,00
422	Piding	Freilassing-Reichenhall	452,10 ca.
423	Pilling	Neufahrn b E.-Straubing	349,78
424	Pilsting	Mühldorf-Plattling	342,38
425	Planegg	München-Tutzing	555,04
426	Plattling (neuer Bahnhof)	Straubing-Passau / Mühldorf-Eisenstein	321,60
427	Pleinfeld	Gunzenhausen-Treuchtlingen-Nürnberg	393,61
428	Pleinting	Plattling-Passau	312,50 ca
429	Pobenhausen	Augsburg-Ingolstadt	373,46
430	Pocking	Neumarkt a R.-Pocking	322,00 ca.
431	Pösing	Schwandorf-Furth i. W.	363,82
432	Poing	München-Mühldorf	515,37
433	Polling	Weilheim-Murnau	566,47
434	Pommelsbrunn	Nürnberg-Neukirchen	355,70
435	Ponholz	Regensburg-Schwandorf	377,63
436	Poppenhausen	Schweinfurt-Meiningen	287,10 ca.
437	Possenhofen	München-Tutzing	629,40
438	Postbauer	Regensburg-Nürnberg	459,06
439	Pressat	Weiden-Neuenmarkt	423,85
440	Prien	Rosenheim-Salzburg	530,60
441	Prüfening	Regensburg-Nürnberg	347,08
442	Radersdorf	Augsburg-Ingolstadt	430,87
443	Radldorf	Regensburg-Straubing	338,53
444	Rain	Ingolstadt-Donauwörth	405,31
445	Raindorf	Siegelsdorf-Langenzenn	306,10 ca.
446	Raitersaich	Nürnberg-Ansbach	396,12
447	Ranna	Nürnberg-Schnabelwaid	389,37
448	Raubling	Rosenheim-Kufstein	458,24
449	Redwitz b. Hochstadt	Hochstadt-Stockheim	287,82
450	Regen	Plattling-Eisenstein	546,35
451	Regensburg	München-Eger / Passau-Nürnberg	339,06
452	Regenstauf	Regensburg-Schwandorf	342,40
453	Rehau	Hof-Eger	525,07
454	Reichelsdorf	Nürnberg-Pleinfeld	312,58
455	Reichenhall	Freilassing-Reichenhall	466,20 ca.
456	Reichenschwand	Nürnberg-Schnabelwaid	341,24
457	Reichertshausen	München-Ingolstadt	455,98
458	Reichertshofen	München-Ingolstadt	374,70

Ziffer	Name der Station	Bahnlinie	Höhenlage der Planie in Meter über N. N.
459	Reigersbeuern	Holzkirchen-Tölz	718,56
460	Rentwertshausen	Schweinfurt-Meiningen	363,00 ca.
461	Retzbach	Würzburg-Aschaffenburg	167,48
462	Reuth b. Erbendorf	Weiden-Eger	463,10
463	Riem	München-Mühldorf	520,49
464	Ritschenhausen	Schweinfurt-Meiningen	312,00 ca.
465	Rodenbach	Lohr-Wertheim	151,54
466	Roding	Schwandorf-Furth i. W.	368,05
467	Röhrmoos	München-Ingolstadt	492,23
468	Röslau	Kirchenlaibach-Hof	583,05
469	Röthenbach i. d. O.	Neukirchen-Weiden	409,79
470	Röthenbach b. Lindau	Kempten-Lindau	704,69
471	Röthenbach b. Lauf	Nürnberg-Neukirchen	327,47
472	Rohrbach	Mühldorf-Plattling	415,00 ca.
473	Rohrenfeld	Ingolstadt-Donauwörth	377,18
474	Rosenbach	Würzburg-Ansbach	421,40 ca.
475	Rosenberg	Schwandorf-Neukirchen	387,93
476	Rosenheim (neuer Bahnhf.)	München-Salzburg Kufstein-Mühldorf	447,82
477	Roßstall	Nürnberg-Ansbach	367,45
478	Roth	Nürnberg-Pleinfeld	339,62
479	Rothenburg a. T.	Steinach-Rothenburg	423,40 ca.
480	Rothenfels	Lohr-Wertheim	150,63
481	Rothenstadt	Schwandorf-Weiden	391,25
482	Rott	Rosenheim-Mühldorf	438,90 ca.
483	Rottendorf	Würzburg-Oberndorf Schweinfurt	246,79
484	Rottershausen	Schweinfurt-Meiningen	323,40 ca.
485	Ruderatshofen	Buchloe-Kempten	722,09
486	Rückersdorf	Nürnberg-Schnabelwaid	326,24
487	Rupprechtstegen	Nürnberg-Schnabelwaid	376,20
488	Saal	Ingolstadt-Regensburg	345,32
489	Sachsen b. Ansbach	Nürnberg-Ansbach	437,12
490	Salzburg	Rosenheim-Salzburg	423,20
491	Sankt Jobst	Nürnberg-Schnabelwaid	309,99
492	Sandbach	Plattling-Passau	304,08
493	Sanderau	Würzburg-Ansbach	195,80 ca.
494	Sauerlach	München-Holzkirchen	616,61
495	Schaftlach	Holzkirchen-Tölz	757,01
496	Schalding	Plattling-Passau	301,62
497	Schechen	Rosenheim-Mühldorf	440,40 ca.
498	Schirnding	Markt Redwitz-Eger	460,15
499	Schlachters	Kempten-Lindau	512,03
500	Schleißheim	München-Landshut	483,01
501	Schliersee	Holzkirchen-Schliersee	784,50 ca.

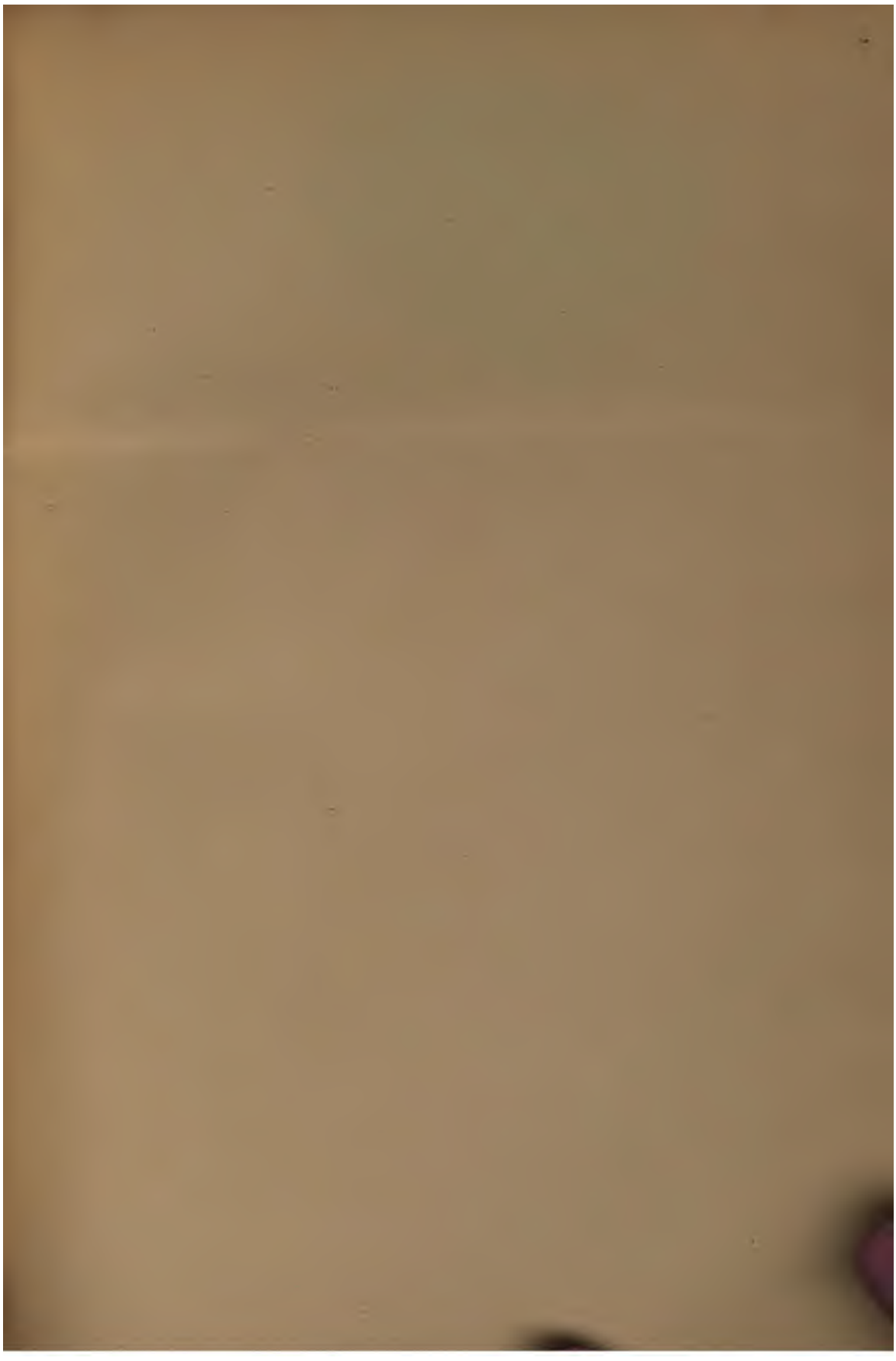
Ziffer	Name der Station	Bahnlinie	Höhenlage der Planie in Meter über N. N.
502	Schnabelwaid . . .	Nürnberg= { Schnabelwaid / Bayreuth } . .	471,14
503	Schnaittach . . .	Nürnberg=Schnabelwaid . . .	332,24
504	Schnelldorf . . .	Ansbach=Krailsheim . . .	469,45
505	Schönlind . . .	Neukirchen=Weiden . . .	403,89
506	Schonungen . . .	Bamberg=Schweinfurt . . .	213,60
507	Schopfloch . . .	Nördlingen=Dombühl . . .	456,62
508	Schrobenhausen . .	Augsburg=Ingolstadt . . .	414,00
509	Schwabach . . .	Nürnberg=Pleinfeld . . .	338,02
510	Schwaben . . .	München=Mühldorf . . .	507,27
511	Schwabhausen . .	München=Buchloe	592,05
512	Schwabmünchen . .	Augsburg=Buchloe	559,30
513	Schwaigen . . .	Landshut=Landau a. Is. . .	347,02
514	Schwandorf . . .	{ Regensburg=Weiden / Nürnberg=Furth i. W. } . . .	358,21
515	Schwarzenbach i. O. .	Weiden=Neuenmarkt . . .	414,80
516	Schwarzenbach a. S. .	Neuenmarkt=Hof	502,64
517	Schwarzenfeld . .	Schwandorf=Weiden . . .	366,32
518	Schweinau . . .	Nürnberg=Ansbach . . .	313,12
519	Schweinfurt . . .	Bamberg=Würzburg . . .	210,26
	Schweinfurt Oberndorf s. Oberndorf Schweinfurt.		
520	Schwindegg . . .	München=Mühldorf . . .	432,50
521	Seeshaupt . . .	Tutzing=Penzberg	600,25
522	Selb	Hof=Eger	623,05
523	Seligenstadt . . .	Würzburg=Oberndorf Schweinfurt .	280,45
524	Senden	Memmingen=Ulm	485,99
525	Seubersdorf . . .	Regensburg=Nürnberg . . .	511,08
526	Seulbitz . . .	Neuenmarkt=Hof	—
527	Seußen	Markt Redwitz=Eger . . .	496,48
528	Seybothenreuth . .	Weiden=Neuenmarkt . . .	424,89
529	Siegelsdorf . . .	Würzburg=Nürnberg . . .	304,98
530	Simbach . . .	Mühldorf=Simbach . . .	347,38
531	Sinzing . . .	Ingolstadt=Regensburg . . .	345,32
532	Solnhofen . . .	Ingolstadt=Treuchtlingen . .	406,66
533	Sontheim . . .	Memmingen=Buchloe . . .	614,78
534	Sonthofen . . .	Immenstadt=Sonthofen . . .	744,60 ca.
535	Soyen	Rosenheim=Mühldorf . . .	477,40 ca.
536	Spalt	Georgensgmünd=Spalt . . .	368,42
537	Staffelbach . . .	Bamberg=Schweinfurt . . .	232,03
538	Staffelstein . . .	Bamberg=Neumarkt . . .	262,50
539	Staltach . . .	Tutzing=Penzberg . . .	598,06
540	Stammbach . . .	Neuenmarkt=Hof	580,28
541	Starnberg . . .	München=Tutzing	586,46
542	Stein	Nürnberg=Ansbach . . .	311,12

Ziffer	Name der Station	Bahnlinie	Höhenlage der Planie in Meter über N. N.
543	Steinach	Würzburg-Ansbach / Steinach-Rothenburg a. T.	368,60 ca.
544	Steinheim	Neuoffingen-Donauwörth	426,25
545	Steinmühle	Weiden-Eger	495,78
546	Steinrain	Neufahrn b. E.-Regensburg	417,16
547	Stephanskirchen	Rosenheim-Salzburg	479,63
548	Stephansposching	Straubing-Plattling	327,10 ca.
549	Stetten	Memmingen-Buchloe	623,48
550	Stockau	Weiden-Neuenmarkt	395,91
551	Stockheim	Hochstadt-Stockheim	342,54
552	Straßkirchen	Straubing-Plattling	325,77
553	Straubing	Regensburg-Plattling	325,59
554	Sünching	Regensburg-Straubing	342,34
555	Sulzbach a. M.	Aschaffenburg-Amorbach	119,83
556	Sulzbach i. Oberpf.	Schwandorf-Neukirchen	397,95
557	Taimering	Regensburg-Straubing	341,63
558	Tapfheim	Donauwörth-Neuoffingen	416,25
559	Tauberfeld	Ingolstadt-Treuchtlingen	420,09
560	Teisendorf	Rosenheim-Salzburg	503,29
561	Thaldorf	Ingolstadt-Regensburg	359,16
562	Thalham	Holzkirchen-Schliersee	627,20 ca.
563	Thalkirchdorf	Kempten-Lindau	756,20 ca.
564	Thüngen	Schweinfurt-Gemünden	202,98
565	Thüngersheim	Würzburg-Aschaffenburg	167,44
566	Tirschenreuth	Wiesau-Tirschenreuth	490,52
567	Tölz	Holzkirchen-Tölz	686,22
568	Trabitz	Weiden-Neuenmarkt	436,08
569	Traunstein	Rosenheim-Salzburg	596,98
570	Trebgast	Weiden-Neuenmarkt	325,04
571	Trennbach	Mühldorf-Plattling	482,00 ca.
572	Trennfeld	Lohr-Wertheim	148,63
573	Treuchtlingen	Ingolstadt-Pleinfeld / Gunzenhausen	420,08
574	Triesenried	Plattling-Eisenstein	616,35
575	Triesdorf	Ansbach-Gunzenhausen	433,99
576	Trudering	München-Rosenheim	526,60
577	Türkenfeld	München-Buchloe	599,55
578	Türkheim	Buchloe-Memmingen	605,20
579	Tutzing	München-Murnau	611,20
580	Ueberfee	Rosenheim-Salzburg	526,06
581	Uffenheim	Würzburg-Ansbach	341,70 ca.
582	Uffing	Weilheim-Murnau	565,79
583	Ulm	Augsburg-Ulm	477,88

	Station	Bahnlinie	Höhenlage der Planie in Meter über N. N.
	...	Plattling-Eisenstein	424,15
	...hausen	Prien-Aschau	597,60 ca.
	...sen	Buchloe-Memmingen	614,78
	...	Schweinfurt-Meiningen	246,60 ca.
	...sen	Ingolstadt-Donauwörth	418,25
	...nach	Lichtenfels-Neuenmarkt	318,88
	...	Nürnberg-Bamberg	289,10
	...chheim	Würzburg-Aschaffenburg	178,06
	...	Nürnberg-Schnabelwaid	385,23
	...d	Neukirchen-Weiden	404,27
	...hofen	Plattling-Passau	313,11
	...ringen	Memmingen-Ulm	498,22
	...burg	Ingolstadt-Regensburg	361,34
	...rbach	Schnabelwaid-Kirchenlaibach	458,84
	...rra	Nürnberg-Schnabelwaid	464,75
	Waldershof	Kirchenlaibach-Hof	548,15
	Waldsassen	Weiden-Eger	489,78
	Walhallastraße	Regensburg-Schwandorf	334,99
	Walkersbach	München-Ingolstadt	412,35
	Wallersdorf	Mühldorf-Plattling	335,53
	Wallerstein	Nördlingen-Dombühl	433,76
	Walpertskirchen	München-Mühldorf	494,36
	Waltenhofen	Kempten-Lindau	717,78
	Wasserburg	Rosenheim-Mühldorf	479,90 ca.
	Wassertrüdingen	Nördlingen-Gunzenhausen	426,82
	Weichering	Ingolstadt-Donauwörth	374,25
	Weiden	Schwandorf-Eger / Neukirchen-Neuenmarkt	396,42
	Weidenbach	München-Mühldorf	424,52
	Weigolshausen	Würzburg-Gemünden- Schweinfurt	247,37
613	Weiherhammer	Neukirchen-Weiden	391,79
614	Weilbach	Aschaffenburg-Amorbach	142,95
615	Weilheim	Weilheim-Peißenberg	561,33
616	Weißenburg a. S.	Treuchtlingen-Pleinfeld	416,58
617	Weißenhorn	Senden-Weißenhorn	495,90 ca.
618	Wernberg	Schwandorf-Weiden	380,72
619	Wernfeld	Würzburg-Aschaffenburg / Schweinfurt-Gemünden	159,94 / 160,44
620	Wertheim	Lohr-Wertheim	139,94
621	Westererringen	Augsburg-Buchloe	569,52
622	Westerham	Rosenheim-Holzkirchen	555,75
623	Westheim	Augsburg-Ulm	481,94

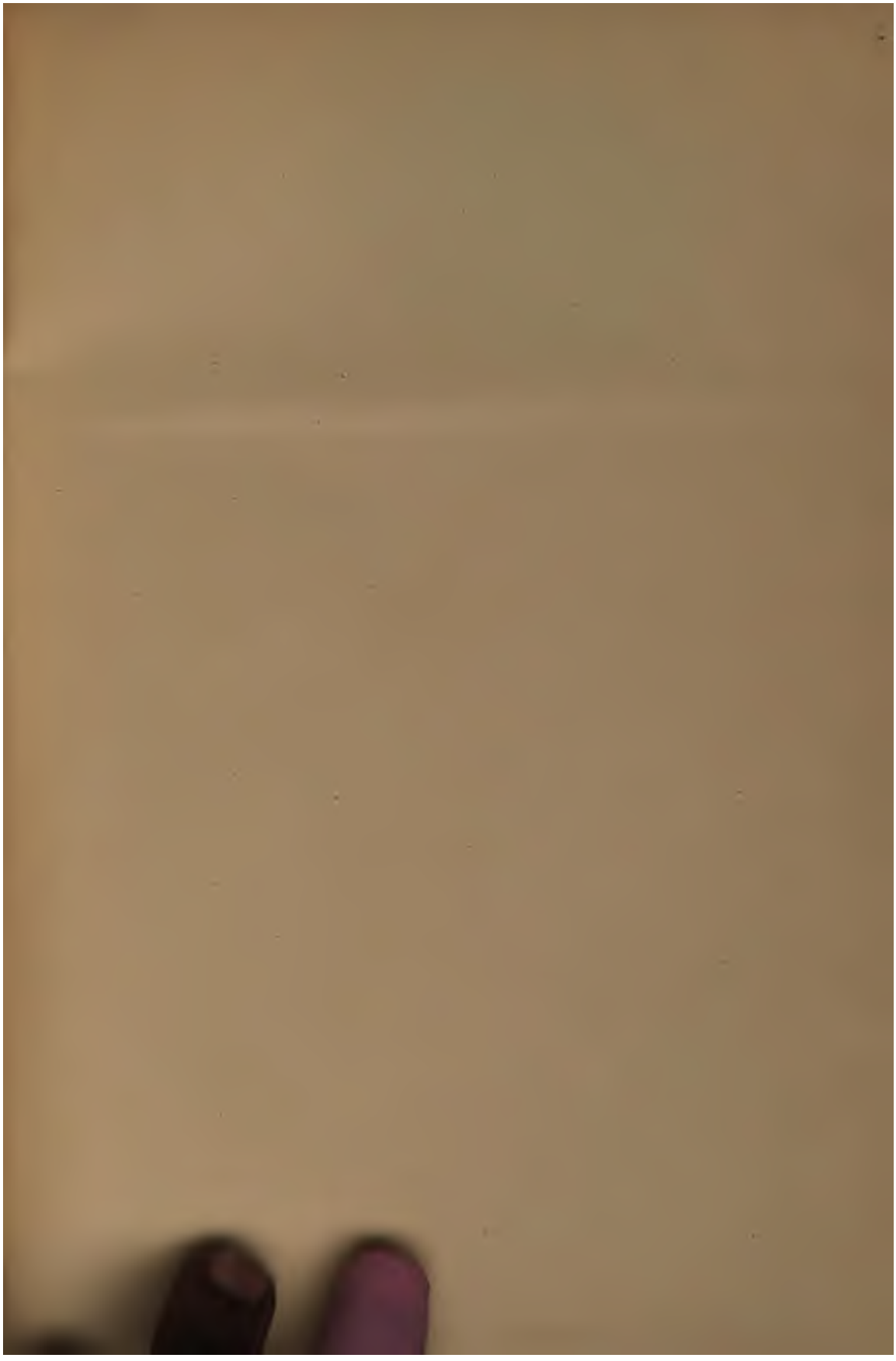
Druckfehler-Berichtigung.

Seite	95	Zeile	17	von	oben	lies:	November	statt Oktober
„	131	„	14	„	unten	„	März	„ Mai
„	154	„	13	„	oben	„	September	„ November
„	154	„	20	„	„	„	September	„ November
„	186	„	6	„	„	„	Neuenmarkt	„ Neumarkt
„	207	„	15	„	„	„	April	„ Oktober
„	219	„	15	„	unten	„	September	„ Auguſt
„	265	„	19	„	oben	„	Dezember 1877	ſtatt Januar 1878.



HE 3079 .B8 L9
Der Bau der bayerischen Eisenb
Stanford University Libraries
3 6105 041 803 334

22.



HE 3079 .B8 L9
Der Bau der bayerischen Eisenb
Stanford University Libraries
3 6105 041 803 334

22.